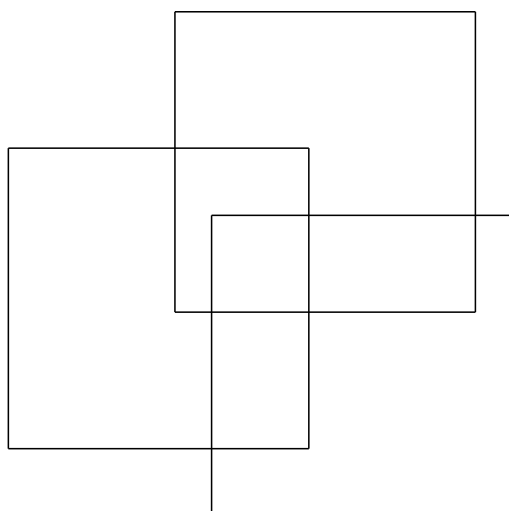




Informe final

**Reunión de expertos para adoptar directrices sobre la promoción
del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte**
(Ginebra, 23-27 de septiembre de 2019)



MERTS/2019/11

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Políticas Sectoriales

Informe final

**Reunión de expertos para adoptar directrices sobre la promoción
del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte**
(Ginebra, 23-27 de septiembre de 2019)

Ginebra, 2019

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Informe final, Reunión de expertos para adoptar directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte (Ginebra, 23-27 de septiembre de 2019), Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, OIT, 2019.

ISBN: 978-92-2-031939-0 (impreso)

ISBN: 978-92-2-031940-6 (web pdf)

Publicado también en francés: *Rapport final*, Réunion d'experts chargée d'adopter des principes directeurs sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports (Genève, 23-27 septembre 2019), ISBN 978-92-2-031937-6 (imprimé), ISBN 978-92-2-031938-3 (pdf Web), Ginebra, 2019; y en inglés: *Final report*, Meeting of Experts to Adopt Guidelines on the Promotion of Decent Work and Road Safety in the Transport Sector (Geneva, 23–27 September 2019), ISBN 978-92-2-031935-2 (print), ISBN 978-92-2-031936-9 (Web pdf), Ginebra, 2019.

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

	<i>Página</i>
Introducción	1
Examen del proyecto de directrices.....	6
Parte 1. Introducción.....	6
Mandato de la Reunión	7
I. Definiciones.....	7
II. Ámbito de aplicación y objetivos	14
III. Consideraciones sectoriales.....	19
A. Aumento de la demanda	19
B. Composición, fragmentación e informalidad del sector	22
C. Vincular la seguridad vial al trabajo decente	24
D. Digitalización.....	25
E. Automatización.....	27
F. Demografía y género	28
G. Medio ambiente y cambio climático.....	28
Parte 2. Promoción del trabajo decente y la seguridad vial	29
IV. Principios y derechos fundamentales en el trabajo.....	29
A. Coerción y trabajo forzoso.....	33
B. Trabajo forzoso y trabajo infantil	34
C. Otros aspectos de los principios y derechos fundamentales en el trabajo aplicables en las operaciones de transporte por carretera	34
V. Empleo.....	35
A. Estadísticas y datos sobre las características de la fuerza de trabajo	35
B. Escasez y rotación de conductores.....	36
C. Diversidad e imagen del sector	37
D. Modalidades de empleo	39
VI. Condiciones de trabajo	40
A. Remuneración y tarifas	41
B. Tiempo de trabajo y tiempo de conducción.....	45
VII. Seguridad y salud en el trabajo.....	46
A. Disposiciones generales	46
B. Sistemas de gestión de la seguridad.....	48
C. Seguridad de los conductores	49
D. Seguridad de los vehículos	53
E. Seguridad de las instalaciones de bienestar	53
F. Seguridad de los corredores y de los pasos fronterizos internacionales.....	54
VIII. Seguridad social y protección en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional.....	55
A. Disposiciones sobre seguridad social.....	55
B. Seguridad vial, violencia y papel de las instituciones de seguridad social.....	55
C. Protección contra los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales	56

Parte 3. Medios de acción	57
IX. Diálogo social y tripartismo	57
X. Contratación equitativa y prácticas de contratación y adquisición sostenibles	58
XI. Capacitación y profesionalización del sector	59
A. Disposiciones generales y su importancia	59
B. Expedición de permisos de conducción	60
C. Elevar el nivel de cualificación profesional	60
XII. Vigilancia y evaluación	61
A. Inspecciones y medidas para hacer cumplir la ley	61
B. Métodos de inspección	63
C. Responsabilidades, sanciones y mecanismos de reparación	66
D. Conducta empresarial responsable	68
Sección adicional	69
XIII. Otras políticas orientadas a la adopción de medidas	69
A. Aumento de la demanda	69
B. Nuevas tecnologías	69
C. Medio ambiente y cambio climático	70
Sesión final	70
Título	70
Anexos	71
Adopción de las directrices	71
Discursos de clausura	71

Introducción

1. La Reunión de expertos para adoptar directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte se celebró en Ginebra del 23 al 27 de septiembre de 2019.
2. Asistieron a la Reunión siete expertos gubernamentales, ocho expertos designados por el Grupo de los Empleadores y ocho expertos designados por el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración, así como 30 observadores gubernamentales. También estuvieron presentes siete observadores de organizaciones internacionales oficiales y no gubernamentales. Las mujeres constituyeron el 39 por ciento de todos los participantes y el 30 por ciento de los expertos.
3. La finalidad de la Reunión era examinar y adoptar un conjunto de directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte, tomando como base un proyecto preparado por la Oficina.
4. La mesa de la Reunión estuvo compuesta por:

Presidente: Dr. H. Mapuranga (Gobierno, Zimbabwe)

Vicepresidentes: Sr. Kleniewski (Gobierno, Polonia)
Sr. M. Pereira García (empleador, España)
Sr. M. Kaine (trabajador, Australia)

Portavoz del Grupo de los Trabajadores: Sra. Wol-san Liem (República de Corea)

5. El Presidente recordó que el propósito de la Reunión era formular y adoptar un conjunto de directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte, con el objetivo de proporcionar una herramienta a los empleadores, los trabajadores y los gobiernos y a todas las partes de la cadena del transporte por carretera que pretenden hacer del trabajo decente una realidad en el sector del transporte por carretera y mejorar la seguridad vial. A falta de otras directrices de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) o texto similar o reciente sobre el tema, la Oficina Internacional del Trabajo (en adelante, la Oficina) había revisado toda la labor llevada a cabo por la OIT en el pasado en relación con el transporte por carretera para formular el proyecto de directrices objeto de la discusión.
6. La Secretaria General de la Reunión, Sra. Alette van Leur (Directora, Departamento de Políticas Sectoriales de la OIT), destacó la adopción, con motivo del centenario de la OIT, de la Declaración del Centenario para el Futuro del Trabajo de la OIT. Su enfoque centrado en las personas mostraba el camino a seguir para la OIT en los próximos decenios. La Conferencia Internacional del Trabajo del Centenario también había adoptado dos normas especialmente pertinentes para el sector del transporte por carretera: el Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 (núm. 190), y su Recomendación correspondiente, para configurar un futuro del trabajo basado en la dignidad y el respeto, y libre de violencia y acoso. Las cuestiones de la seguridad y salud en la carretera y de la salud de los trabajadores del transporte habían recibido una atención especial a nivel internacional en los últimos años, y habían despertado el interés de la OIT desde que se adoptaron las primeras normas internacionales para el sector del transporte hacía ochenta años.

-
7. En 2015, la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera había adoptado una resolución por la que solicitaba a la Oficina convocar una reunión tripartita de expertos para elaborar y adoptar unas directrices sobre buenas prácticas con respecto a la seguridad en el transporte por carretera. Esta solicitud había sido retomada como una recomendación por los órganos consultivos sectoriales de 2017 y refrendada posteriormente por el Consejo de Administración de la OIT en marzo de 2019.
 8. La oradora confiaba en que las directrices proporcionarían unas orientaciones útiles para los usuarios a los que estaban dirigidas. Los participantes debían compartir su experiencia e ideas, y trabajar en aras de un consenso con objeto de proporcionar información práctica, inspiración y orientación a aquellas personas que participaban en los servicios del transporte por carretera. Las directrices de la OIT no eran legalmente vinculantes, ni estaban sujetas a ratificación o a mecanismos de control establecidos con arreglo a las normas internacionales del trabajo de la OIT. No obstante, recogían todos los principios, derechos y obligaciones establecidos en esas normas, y ninguna de sus disposiciones debía interpretarse en el sentido de que rebajase su valor.
 9. El Secretario General Adjunto presentó los procedimientos aplicables a la Reunión basados en el Reglamento para las reuniones de expertos, adoptado por el Consejo de Administración de la OIT en noviembre de 2018.
 10. La Secretaria Ejecutiva presentó una visión general de los antecedentes, la labor preparatoria y el contenido del proyecto de directrices. En cuanto a estructura, tema y estilo de redacción, el proyecto se basaba en las *Directrices sobre el trabajo decente en los servicios públicos de urgencia* adoptadas en 2018. Durante la labor preparatoria, la Oficina no pretendía reinventar la rueda, sino incluir un texto tripartito acordado en la medida de lo posible, adaptándolo lo justo y necesario. El proyecto de directrices se basaba en principios derivados de instrumentos internacionales, convenciones de las Naciones Unidas, trabajos previos de la OIT relacionados con el sector del transporte por carretera, y otros documentos.
 11. El proyecto de directrices consistía en tres partes básicas: la primera, donde la introducción abordaba el ámbito de aplicación y una serie de consideraciones sectoriales; la segunda, que incluía medidas para asegurar el trabajo decente, y la tercera, que abordaba los medios de acción.
 12. El proyecto de directrices abordaba los siguientes temas principales:
 1. Definiciones, cobertura de los trabajadores y consideraciones sectoriales recientes.
 2. Principios y derechos fundamentales en el trabajo.
 3. Empleo, diversidad, estadísticas y modalidades de empleo.
 4. Condiciones de trabajo, incluidos remuneración, tarifas, tiempo de trabajo y tiempo de conducción.
 5. Seguridad y salud en el trabajo (SST).
 6. Medidas de seguridad social y protección en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional.
 7. Diálogo social.
 8. Contratación equitativa y prácticas de contratación y adquisición sostenibles.
 9. Capacitación y profesionalización del sector.
 10. Vigilancia y evaluación.

-
13. Se hizo hincapié en que la parte 3 (Medios de acción) complementaba la parte 2 (Promoción del trabajo decente y la seguridad vial) proporcionando una serie de herramientas coherentes. Las partes 2 y 3 se fortalecían mutuamente y no eran excluyentes.
 14. El Vicepresidente empleador observó que el sector del transporte por carretera era y seguiría siendo un sector estratégico para el desarrollo económico y el ejercicio y fomento de los derechos de los ciudadanos, que además desempeñaba un papel fundamental en la creación de riqueza, el turismo y el desarrollo social. El sector contribuía significativamente tanto al producto interior bruto (PIB) como a la tasa de empleo en su conjunto.
 15. La estructura, las características, la importancia, el nivel de desarrollo y la infraestructura del sector del transporte por carretera, de mercancías o de pasajeros, variaban considerablemente de un Estado a otro. No obstante, se observaban características comunes en la inmensa mayoría de los Estados Miembros. El sector del transporte por carretera había pasado por cambios sustantivos durante los últimos decenios a causa de la globalización, la liberalización de la profesión y las prácticas de gestión en las cadenas de suministro que, a su vez, lo habían situado bajo una gran presión. Además de generar empleo, esta evolución podía haber tenido, como consecuencia indirecta, un impacto negativo en las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector y en la seguridad vial.
 16. Las estadísticas eran reveladoras: 1,3 millones de personas morían y 50 millones de personas sufrían accidentes del trabajo cada año en accidentes de tráfico; en el 10-20 por ciento de los accidentes estaban implicados vehículos comerciales. Esta situación reflejaba que, a pesar de la labor que había llevado a cabo la OIT sobre seguridad vial, quedaba mucho por hacer. Estas cifras tan elevadas reflejaban que nos encontrábamos ante una pandemia. La seguridad vial era una cuestión de política pública y la responsabilidad compartida de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores. Así pues, la celebración de un foro tripartito era una ocasión idónea para adoptar un conjunto de directrices que promoviesen el trabajo decente y la seguridad vial.
 17. Era necesario examinar todas las cuestiones que tuviesen un efecto directo o indirecto en los accidentes de tráfico o pudiesen ayudar a mejorar las condiciones de trabajo en el sector y la seguridad vial en su conjunto. Estas cuestiones incluían, en particular las siguientes: i) los servicios informales de transporte prestados fuera del marco normativo, que también conllevaban prácticas de competencia desleal; ii) la importancia de la capacitación y el desarrollo de competencias para los conductores, los trabajadores y los directores de las empresas de transporte, y iii) las oportunidades y los riesgos anticipados de la revolución tecnológica en curso, como la digitalización y la futura automatización de los vehículos comerciales.
 18. El Vicepresidente trabajador llamó la atención sobre las graves consecuencias de los accidentes de tráfico, y relató un trágico accidente ocurrido en Australia que había provocado la muerte de dos automovilistas como resultado de la fatiga del conductor de un camión. El conductor del camión se durmió al volante, tras haberse visto obligado a hacer dos turnos consecutivos de doce horas por miedo a ser despedido. Esta situación le provocó la presión creciente ejercida sobre los empleadores por la mayor competencia comercial a que estaban sometidos. Vehículos de todo tipo, como camiones, autobuses, taxis, vehículos de mensajeros y de trabajadores del transporte que utilizaban plataformas en línea, intervenían en las cerca de 500 000 muertes que se producían cada año en el sector del transporte por carretera (el 40 por ciento del total). Era necesario reconocer las responsabilidades de los gobiernos para con sus ciudadanos, de los empleadores para con sus trabajadores, y de los sindicatos para con sus afiliados y ayudar así a prevenir esa pérdida de vidas.
 19. Sin perjuicio del enorme costo humano que representaban, un informe de 2018 elaborado por el Banco Mundial concluyó que si las muertes y las lesiones provocadas por accidentes de tráfico se redujesen a la mitad, ello añadiría un 14 por ciento al PIB en la India, y un

15 por ciento en China durante el período 2014-2038. Un estudio realizado en 2015 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) calculó que los incidentes de tráfico por carretera costaban a Australia el 2,1 por ciento del PIB. Estos costos corrían por cuenta de las empresas de transporte, los gobiernos, los trabajadores y sus comunidades. Lamentablemente, no se distribuían por igual.

20. El problema esencial del sector del transporte iba más allá del mantenimiento regular de los vehículos, la solidez de los regímenes reglamentados para la circulación por carretera, los problemas asociados a la sobrecarga, o los factores relacionados con los conductores, como la fatiga y el exceso de velocidad. La cuestión clave era la presión bajo la que se encontraba el sector del transporte por carretera ejercida por actores que solían encontrarse en el nivel superior de la cadena mundial de suministro y que contaban con poder para establecer estándares en la industria. Estas poderosas entidades decidían qué operadores de transporte recibían los contratos de suministro, el valor de los precios del transporte y las condiciones en las que trabajaban los conductores de los vehículos comerciales. Las empresas de transporte y los trabajadores del sector se veían obligados a aceptar los precios fijados. Como resultado de esta presión, los márgenes de beneficio en las cadenas de suministro del sector del transporte habían disminuido a niveles insosteniblemente bajos. Las empresas de transporte pasaban penurias y se veían obligadas a reducir costos, y algunas lo hacían renunciando a mejorar las flotas o recortando en costos de mantenimiento, lo que conducía a prácticas de competencia desleal. Los trabajadores del transporte sufrían a su vez las consecuencias, ya que los conductores se veían cada vez más presionados por demandas extenuantes, modalidades de trabajo precario, remuneraciones bajas, haciéndolos más propensos a adoptar comportamientos arriesgados como conducir en estado de fatiga o excediendo la velocidad permitida, desatender el mantenimiento de los vehículos y sobrecargar el vehículo, que eran causas importantes de accidente. A su vez, esta situación erosionaba la base fiscal de los gobiernos, que tenían que compensar unas condiciones de trabajo y tarifas precarias a través de programas de seguridad social ya debilitados, y asumir los costos de las muertes por accidente de tráfico y los daños a la propiedad pública.
21. Estas presiones competitivas seguirían empeorando en los años futuros. Los cambios económicos que había traído consigo la globalización también habían provocado la explotación despiadada de trabajadores del transporte migrantes transfronterizos: en Europa, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte había destapado prácticas laborales que conllevaban abuso, explotación e incluso trata de conductores de camión. Además, la transformación digital había empezado a introducirse en el sector del transporte por carretera, lo que no hacía sino aumentar la presión.
22. El modelo de las tarifas de seguridad era una práctica óptima para abordar las presiones crecientes en la cadena de suministro al reconocer el vínculo entre el valor de los servicios del transporte y la seguridad vial, y asegurar la rendición de cuentas de las cadenas de suministro. Ya se estaban desplegando múltiples esfuerzos en ese sentido en todo el mundo, y la Reunión debía asegurar que la cuestión se abordaba correctamente. Además, para conseguir una industria sostenible y segura, era necesario abordar cuestiones como la libertad sindical y de negociación colectiva, en particular en las formas atípicas de empleo; los derechos de los trabajadores migrantes, en particular en los corredores de transporte; los niveles sanitarios deficientes; la baja proporción de mujeres que trabajaba en el sector, y los déficits en los sistemas de formación.
23. El Vicepresidente gubernamental destacó la importancia que revestía la formulación de las directrices, ya que la mayor parte de los tipos de actividad comportaban transporte. El resultado de la Reunión sería de interés no sólo para los países de todo el mundo, sino también para el sistema de las Naciones Unidas en su conjunto.
24. La experta del Gobierno de Finlandia subrayó la necesidad a nivel mundial de contar con unas directrices en la materia. El proyecto de la Oficina estaba en consonancia con la labor

llevada a cabo en la Unión Europea (UE) en relación con el transporte por carretera, que tenía por objeto asegurar una protección social adecuada, garantizar una competencia leal, y mejorar la seguridad vial disminuyendo la fatiga en la carretera. La Comisión Europea también trabajaba para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y el interés que despertaba el sector del transporte, así como para garantizar la conciliación entre la vida laboral y la vida personal y la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor. La Reunión debería debatir el ámbito de aplicación de las directrices antes de pasar al contenido propiamente dicho.

25. El experto del Gobierno de Chile señaló que su país estaba avanzando en el mejoramiento de las condiciones de trabajo, en la promoción del trabajo decente para los trabajadores del sector y la prevención de riesgos laborales en el sector transporte. Chile estaba implementando una Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, la Política de Seguridad de Tránsito y el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial. Estas herramientas estaban orientadas a disminuir la accidentabilidad del sector y la protección de la seguridad y salud de los trabajadores. Las directrices serían de utilidad tanto a nivel de política pública como a nivel de empresa.
26. El experto del Gobierno del Brasil señaló que las cuestiones relacionadas con el transporte por carretera preocupaban en gran medida en su país. Si bien todos los aspectos de las directrices eran importantes, la inspección del trabajo en el sector del transporte por carretera era fundamental para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y para hacer cumplir la legislación del trabajo, mejorando de ese modo la seguridad vial.
27. El Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, se dirigió a la Reunión por mensaje de vídeo y observó que en el mundo moría una persona por un accidente de tráfico cada veinticuatro segundos, y que hasta el 80 por ciento de los accidentes estaban provocados por un error humano. Los déficits de trabajo decente eran la causa subyacente de muchos accidentes. En el marco del sistema de las Naciones Unidas, nadie como la OIT, con sus conocimientos especializados y su poder de convocatoria, estaba en mejor disposición para discutir la cuestión del trabajo decente y los trabajadores del transporte. Confiaba en que el examen de los expertos de las especificidades nacionales y regionales y de los desafíos y las oportunidades que planteaba el sector del transporte por carretera culminarían en la adopción de unas directrices sólidas.
28. La representante observadora del Banco Mundial acogió con beneplácito la Reunión, especialmente útil por tratarse de un evento tripartito. En 2020 se celebraría la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tenía por objeto alcanzar un alto nivel de consenso en relación con los objetivos de seguridad vial en el mundo y la colaboración hasta 2030. Los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial no se habían alcanzado, y estaba claro que era necesario ampliar la red de agentes implicados. Así pues, las directrices contribuirían de forma valiosa al Decenio. Gobiernos, empleadores y trabajadores habían compartido un papel y una responsabilidad para ayudar a las víctimas de accidentes. El Banco Mundial había ayudado a los gobiernos a evaluar su infraestructura para mejorar la seguridad y las políticas relacionadas, y el diálogo social aportaría las ideas necesarias. La nueva política de salvaguardia adoptada por el Banco Mundial proporcionaba una serie de herramientas técnicas para ayudar a los trabajadores, los empleadores y los ciudadanos a abordar el desafío que planteaba la seguridad vial en el desarrollo de infraestructuras. Una necesidad clave en el logro del trabajo decente era la diversidad. La encuesta de la OIT sobre empleos realizada en 2017 reveló que entre los obstáculos a que se enfrentaban las mujeres que deseaban acceder al mercado de trabajo, el acceso a medios de transporte seguros y accesibles revestía especial importancia. El transporte por carretera era predominantemente un sector masculino, pero esta situación estaba cambiando, y las directrices de la OIT ayudarían en el proceso. La oradora aguardaba con sumo interés los resultados de la Reunión.

Examen del proyecto de directrices ¹

29. El relato de las discusiones que figura a continuación sigue la estructura del proyecto de directrices, no el orden en que se llevó a cabo el examen de sus secciones.

Parte 1. Introducción

Párrafo 1

30. Los tres Vicepresidentes apoyaron el texto en su forma propuesta. El Vicepresidente trabajador propuso añadir estadísticas en una etapa posterior. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 2

31. El Vicepresidente empleador propuso añadir «y social» después de «económico», en la segunda línea. La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 3

32. La Secretaria Ejecutiva señaló una serie de correcciones que solicitaba la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas: en la segunda línea, el número 70 debía sustituirse por 59; la oración final debería ser un párrafo nuevo, y al final debería añadirse una nueva oración que dijese: «La Comisión alberga asimismo la secretaría del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial». El párrafo fue adoptado con los cambios señalados.

Párrafo 4

33. El Vicepresidente empleador cuestionó la utilidad de incluir las referencias al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), ya que sólo faltaba un año para que concluyese. De igual modo, la referencia a la «actividad 6 del pilar 4» en la octava línea era innecesaria. El documento debería tener más visión de futuro.
34. El Vicepresidente trabajador prefería mantener la referencia, ya que durante la reunión de 2015 de la OIT y en su resolución, las referencias al Decenio y al Plan de Acción habían asegurado coherencia política a lo largo de toda la etapa internacional. Pidió al representante observador de la OMS que proporcionase información actualizada sobre el Decenio.
35. El representante observador de la OMS señaló que la actividad 6 del pilar 4 del Plan Mundial decía lo siguiente:

Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

A efectos de coherencia, debería mantenerse. Cuando concluyese, el Decenio llevaría a un resultado que proporcionaría orientaciones para el futuro, al igual que otros Decenios

¹ Nota: todas las referencias, números de secciones y párrafos corresponden al proyecto original sometido a la Reunión. En caso de que existan dudas sobre el resultado del debate de un punto, se interpretará que el texto de las Directrices reproducido en el anexo es el texto auténtico adoptado.

anteriores de las Naciones Unidas. Una reunión celebrada en noviembre de 2017 había establecido 12 objetivos mundiales de desempeño voluntarios para la seguridad vial, el número 11 se refería a la legislación que todos los Estados Miembros debían promulgar. «Para 2030, todos los países deberán haber promulgado legislación sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso para los conductores profesionales, y/o acceder a reglamentos internacionales/regionales sobre este ámbito». Además, estaba previsto celebrar una conferencia ministerial en febrero de 2020 con el cometido de decidir sobre las nuevas orientaciones en materia de seguridad vial resultado del Decenio.

36. El Vicepresidente empleador aceptó los puntos de vista del Vicepresidente trabajador y de la OMS. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 5

37. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Mandato de la Reunión

38. Los párrafos 6 y 7 se adoptaron en su forma propuesta.

I. Definiciones

Párrafo 8

39. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso la supresión de la última oración, ya que las formas de transporte informales incluían vehículos de dos y de tres ruedas.
40. El Vicepresidente empleador observó que, si las directrices debían aplicarse tanto al transporte de mercancía por carretera en cortas y en largas distancias, era fundamental proporcionar una definición clara al respecto. Como parte de la propuesta conjunta relacionada con los párrafos 8, 9, 12 y 19, se propuso añadir «que esté legalmente autorizado a prestar servicios de transporte comercial, tal como se define en los párrafos 13 y 14» entre «vehículo comercial de propulsión mecánica» y «, de propiedad pública o de propiedad privada,». El Grupo de los Empleadores propuso conservar la oración: «De esta definición quedan excluidos los vehículos de dos y de tres ruedas» que se había propuesto suprimir.
41. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente al conjunto de propuestas del Grupo de los Empleadores por las razones expuestas en el párrafo 9.
42. Tras las deliberaciones celebradas por un reducido grupo de expertos, el Vicepresidente empleador retiró su propuesta a condición de que se conservase el texto original del proyecto, que conllevaba conservar la segunda oración.
43. El Vicepresidente gubernamental aceptó la propuesta de compromiso presentada.
44. Si bien valoraba la propuesta de compromiso, el Vicepresidente trabajador lamentaba la supresión propuesta de los vehículos de dos y de tres ruedas. Instó firmemente a mantener la segunda oración, ya que la falta de reglamentación para dichos vehículos se había convertido en motivo de gran inquietud en muchas partes del mundo. Pidió al Grupo Gubernamental y al Grupo de los Empleadores que examinasen la cuestión durante la discusión del punto correspondiente.
45. El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo en que los vehículos de dos y de tres ruedas era un sector en crecimiento y que la Oficina había actuado acertadamente al excluirlos del ámbito de aplicación: el texto se refería principalmente a vehículos comerciales y no a otros

vehículos. Si debían tomarse en consideración los vehículos de dos y de tres ruedas, habría que introducir muchos cambios en el texto. Insistió en mantener la supresión.

46. El Vicepresidente gubernamental propuso un compromiso: dejar el párrafo tal y como estaba y añadir el siguiente texto en la nota al pie propuesta: «Los Gobiernos pueden optar por aplicar estas directrices, en parte o por completo, a estos vehículos en el transporte de mercancía por carretera».
47. El Vicepresidente trabajador apoyó la propuesta del Grupo Gubernamental ya que permitía a los gobiernos decidir si incluir o no a los vehículos de dos y de tres ruedas en la aplicación de las directrices.
48. El Vicepresidente empleador se opuso a la nota al pie propuesta, ya que sentaría un precedente para que los gobiernos pudiesen aplicar las directrices según considerasen a cualquier tipo de vehículo.
49. El Vicepresidente gubernamental señaló que en Asia y América Latina, regiones con países muy poblados, los problemas relacionados con los vehículos de dos y de tres ruedas eran importantes y debían reflejarse en cualquier documento que tuviese por objeto promover la seguridad en el sector del transporte.
50. El Vicepresidente gubernamental, hablando en nombre del Gobierno de Filipinas, señaló que se trataba de una cuestión delicada para muchos países, y que debería reflejarse en el texto. No suponía perjuicio alguno para los conductores de vehículos comerciales el seguir las mismas reglas que los vehículos de dos y de tres ruedas. Pidió que el Grupo de los Empleadores reconsiderase su postura y tomase en consideración los problemas a que se enfrentaban algunos continentes.
51. La Secretaria General observó que las Conclusiones de la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera de 2015 (en adelante «las Conclusiones de 2015») no incluían ninguna referencia a los vehículos de dos y de tres ruedas. No estaba claro si el proyecto de directrices era adecuado para abordar todo lo que era necesario para resolver los problemas relacionados con los vehículos de dos y de tres ruedas. Cualquier gobierno, trabajador o empleador podía aplicar el proyecto de directrices como más gustase, no planteaban restricciones. La reunión técnica que estaba previsto celebrar en 2020 sobre el sector del transporte urbano sería la oportunidad idónea para abordar estas cuestiones. El texto podía conservarse en su forma propuesta.
52. El Vicepresidente trabajador apoyó la propuesta del Vicepresidente gubernamental. Un experto trabajador de Uganda había intentado durante toda la semana incluir referencias para abordar las muertes relacionadas con los vehículos de dos y de tres ruedas. La reunión técnica de 2020 sólo adoptaría conclusiones, no directrices. El Grupo de los Trabajadores se sentiría muy defraudado si el resultado excluía a estos vehículos. La historia demostraría que había sido una decisión equivocada.
53. El experto del Gobierno del Brasil señaló que la utilización de motocicletas para el transporte estaba generalizada en su país para el reparto de mercancías de todo tipo, y las directrices serían de utilidad si los gobiernos decidían aplicarlas a los vehículos de dos y de tres ruedas. Su Gobierno abordaría las necesidades de los trabajadores que se ganaban la vida con vehículos de dos y de tres ruedas.
54. La última oración se conservó, y el párrafo se adoptó en su forma propuesta.

55. El Vicepresidente empleador observó que si las directrices debían aplicarse al transporte de mercancía por carretera tanto en cortas como en largas distancias, era fundamental proporcionar una definición clara de conductor profesional de vehículo comercial de transporte de mercancías. Como parte de la propuesta conjunta para los párrafos 8, 9, 12 y 19 propuso añadir entre «designa a toda persona física titular de un permiso de conducir vehículos comerciales» y «, sea asalariado o no,», las siguientes palabras: «que sea apta para conducir un vehículo comercial de conformidad con la legislación aplicable». El Grupo de los Empleadores también propuso suprimir la segunda oración.
56. El Vicepresidente trabajador rechazó la propuesta del Grupo de los Empleadores, ya que tendría como efecto limitar la aplicación y la protección de las directrices a los buenos operadores que contratasen únicamente a conductores con licencia y capacitación. La propuesta pasaba por alto el objetivo de las directrices y no se aplicaba a los operadores clandestinos. Uno de los objetivos de la Declaración del Centenario de la OIT para el Futuro del Trabajo de 2019 era promover la transición de la economía informal a la economía formal, pero la propuesta del Grupo de los Empleadores parecía ir en sentido contrario, socavando una de las razones de haber convocado la Reunión al dejar de lado a los trabajadores más vulnerables.
57. El Vicepresidente empleador reafirmó el objetivo común de la transición de la economía informal a la economía formal. Si bien era importante combatir la competencia desleal entre las empresas que operaban en la economía informal y las que lo hacían en empresas legítimas, en la definición de «conductor de vehículo comercial» debía tomarse en consideración cuál era la situación real, ya que un conductor de un vehículo comercial que no tuviese permiso de conducción de conformidad con la legislación no estaba desempeñando una actividad formal.
58. El Vicepresidente trabajador reiteró que una definición tal alteraría el ámbito de aplicación y excluiría a los trabajadores más vulnerables que se suponía debían estar protegidos por las directrices, y podía tener el efecto de socavar el objetivo de mejorar la aplicación de las normas del trabajo. Desde el punto de vista del Grupo de los Trabajadores, un «conductor profesional» era aquél que desempeñaba un trabajo a cambio de una remuneración, e incluía a los trabajadores informales. Podría incluirse un párrafo adicional en algún lugar de las directrices para atender la inquietud del Grupo de los Empleadores en relación con la formalidad de conformidad con la Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015 (núm. 204).
59. La Secretaria General de la Reunión confirmó que limitar la definición de conductores de vehículos comerciales a los que tuviesen permiso de conducción limitaría gravemente el ámbito de ampliación de las directrices, y ello no era la intención del Grupo de los Empleadores, que había apoyado la Declaración del Centenario de la OIT. Las disposiciones sobre las aspiraciones y las recomendaciones debían situarse en la última parte de las directrices. Como estaba claro que la Reunión no tenía por objeto rebajar el nivel de exigencia de las normas internacionales vigentes, la oradora propuso volver a la formulación original de la definición y abordar la cuestión en el contexto del párrafo 16 sobre los conductores de vehículos comerciales informales, que se basaba en los instrumentos internacionales existentes.
60. Tras deliberaciones celebradas por un reducido grupo de expertos, el Vicepresidente empleador retiró su propuesta anterior en relación con la primera oración y estuvo de acuerdo en mantener el texto original. Sin embargo, la segunda oración del texto original debería suprimirse.
61. El Vicepresidente gubernamental convino con la propuesta de compromiso presentada.

62. Si bien valoraba la propuesta de compromiso, el Vicepresidente trabajador lamentaba la supresión de la segunda oración relacionada con las tripulaciones.

63. El párrafo fue adoptado con la supresión de la segunda oración.

Párrafo 10

64. El Vicepresidente gubernamental propuso unir los conceptos en los apartados *a)* y *b)* del párrafo para que la definición de «empleador» fuese del siguiente tenor: «cualquier persona o entidad que emplee a conductores de vehículos comerciales».

65. El Vicepresidente empleador y la portavoz del Grupo de los Trabajadores no estuvieron de acuerdo con este cambio, y preferían conservar el texto original. El Vicepresidente gubernamental retiró su propuesta.

66. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 11

67. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir, al final de la primera oración de la definición de «partes de la cadena de transporte por carretera», las siguientes palabras: «directa o indirectamente, mediante indicaciones a otra parte de la cadena de transporte por carretera, o que contrate servicios de transporte, como el controlador de operaciones de una plataforma digital en línea».

68. El Vicepresidente gubernamental aceptó la propuesta. El Vicepresidente empleador expresó dudas y pidió aclaraciones al respecto.

69. La portavoz del Grupo de los Trabajadores presentó una propuesta de compromiso para suprimir parcialmente el texto propuesto «directa o indirectamente, mediante indicaciones a otra parte de la cadena de transporte por carretera, o que contrate servicios de transporte,» conservando el resto y sustituyendo «como» por «incluido», para que quedase como sigue: «incluido el controlador de operaciones de una plataforma digital en línea». El Vicepresidente gubernamental convino con la propuesta revisada del Grupo de los Trabajadores.

70. El Vicepresidente empleador se opuso a la propuesta. La Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera de 2015 había utilizado la expresión «empresas de red de transporte» en su Resolución relativa a las empresas de red de transporte – «El transporte del mañana», y era el único compromiso que el Grupo de los Empleadores podía aceptar.

71. Tras celebrar consultas informales sobre las definiciones, se acordó conservar el párrafo en su forma propuesta.

Párrafo 12

72. El Vicepresidente gubernamental consideraba que el párrafo debería dar libertad a los gobiernos para definir sus leyes y reglamentos nacionales como mejor considerasen. El Vicepresidente empleador apoyó su punto de vista.

73. El Vicepresidente trabajador observó que la referencia a «trayecto de regreso» en la definición de «largas distancias» planteaba un problema para el transporte de pasajeros. El Grupo de los Trabajadores propuso insertar «interurbano o» entre «transporte» y «cuyo trayecto» para reflejar el hecho de que un buen modo de describir el transporte en largas distancias era por las operaciones interurbanas, un concepto ya utilizado en instrumentos y

documentos de orientaciones de la OIT; dicha inserción también serviría para aportar claridad y delimitar la cobertura. Respecto de la referencia propuesta a las leyes y reglamentos nacionales, el orador propuso añadirla al final de la definición, y complementarla con la siguiente frase «de conformidad con las normas internacionales del trabajo».

74. El Vicepresidente empleador expresó dudas acerca de la asociación de las normas internacionales del trabajo con la legislación nacional, ya que esta última no abordaba necesariamente los viajes en largas distancias. El término «interurbano» no era apropiado, ya que muchas operaciones de transporte interurbanas conllevaban sólo distancias cortas de menos de 10 kilómetros. Como parte de la propuesta para los párrafos 8, 9, 12 y 19, el Grupo de los Empleadores sugirió que, si las directrices debían aplicarse en cortas y en largas distancias al transporte de mercancías y sólo en largas distancias al transporte de pasajeros, la primera parte del párrafo 12 debería ser del siguiente tenor: «La ‘expresión transporte de pasajeros en largas distancias’ designa toda operación de transporte de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales» para atender las inquietudes del Grupo Gubernamental.
75. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a la propuesta del Grupo de los Empleadores.
76. El Vicepresidente empleador reiteró que se trataba de una cuestión que exigía la determinación de las autoridades nacionales por razón de la diversidad de países.
77. Tras las deliberaciones celebradas por un reducido grupo de expertos, el Vicepresidente empleador propuso que la definición sólo se refiriese al transporte de pasajeros en largas distancias, con el texto siguiente: «La expresión ‘transporte de pasajeros en largas distancias’ designa toda operación de transporte cuyo trayecto exija más de nueve horas de conducción (o del tiempo máximo de conducción diaria aplicable a los conductores de vehículos comerciales) o represente una distancia superior a 450 kilómetros, o de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales».
78. El Vicepresidente gubernamental apoyó la propuesta de compromiso presentada.
79. Si bien valoraba positivamente la propuesta de compromiso, el Vicepresidente trabajador lamentaba la referencia propuesta a la legislación y reglamentos nacionales y cuestionaba el ámbito de aplicación de los conductores cubiertos. La enmienda debería dejar un margen en la protección de los trabajadores entre el ámbito de aplicación actual del transporte de pasajeros en largas distancias y la futura reunión sobre transporte urbano. Recordando la responsabilidad que tenían los gobiernos de proteger a los trabajadores de la fatiga y otros peligros, el orador propuso añadir «, con arreglo a las normas internacionales del trabajo» después de «o de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales».
80. El Vicepresidente empleador y el Vicepresidente gubernamental aceptaron la enmienda, y el segundo puso de relieve las diferencias entre países en relación con las distancias recorridas y el tiempo pasado en la carretera.
81. La propuesta fue adoptada en su forma subenmendada por el Vicepresidente trabajador, y el párrafo fue adoptado en su forma subenmendada.

Párrafo 13

82. Tras deliberaciones celebradas por un reducido grupo de expertos, el Vicepresidente empleador propuso sustituir el término «pesadas» por «comerciales», para que la definición dijese: «La expresión ‘servicio de transporte de mercancías por carretera’ designa el transporte de mercancías comerciales por vehículos comerciales».

83. El Vicepresidente trabajador propuso, a efectos de coherencia con el párrafo 8, trasladar el término «comercial» para que calificase «transporte» y no «mercancías» (para mejorar la lectura en la versión en español, «comercial» se reemplazó por el término «mercantil» en este caso). La propuesta fue adoptada.

84. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 14

85. En la definición de «servicio de transporte de pasajeros por carretera», la portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso suprimir el término «predeterminadas» después de «paradas» con objeto de reflejar la realidad del transporte de pasajeros.

86. El Vicepresidente gubernamental propuso, a fin de ampliar al máximo la interpretación de la definición, suprimir las palabras «una frecuencia» después de «transporte de viajeros con», y retirar la cláusula «, con subida y bajada en paradas predeterminadas» al final de la definición. El Vicepresidente empleador y la portavoz del Grupo de los Trabajadores secundaron la propuesta, que fue adoptada.

87. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 15

88. Para asegurar la coherencia con el ámbito de aplicación de las directrices, la portavoz del Grupo de los Trabajadores sugirió la supresión de la expresión «en largas distancias» después de «por carretera», y el Vicepresidente gubernamental propuso que «en largas distancias» se refiriese sólo a los «servicios de transporte de pasajeros», con lo que el texto en español quedaría «... servicios de transporte por carretera de mercancías o de pasajeros en largas distancias, ...». Se aceptaron las enmiendas.

89. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo nuevo

90. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso un nuevo párrafo después del párrafo 15 que incluyese una definición de «tarifas de seguridad». El modelo de Tarifas de Seguridad había demostrado su eficacia en la aplicación del salario y las tasas de remuneración mínimos, así como de otras normas en materia de seguridad y salud, y aparecía como práctica óptima en la Resolución de 2015 de la OIT relativa a las buenas prácticas en lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera (en adelante, «la Resolución de 2015»), que había servido de base para convocar la presente Reunión. La definición propuesta sería del siguiente tenor: «El concepto de ‘tarifas de seguridad’ se refiere a una remuneración segura y justa de los conductores de vehículos comerciales calculadas con el objetivo de proteger a la comunidad y a los trabajadores del transporte por carretera de los peligros para la seguridad y la salud y de prevenir accidentes». La oradora concluyó con algunos ejemplos de distintos países del mundo sobre el modelo de Tarifas de Seguridad que estaba aplicándose con éxito.

91. El Vicepresidente empleador reiteró que la seguridad vial estaba relacionada con muchos factores, y que no guardaba una relación directa con la remuneración. Estaba demostrado que las personas que ganaban más dinero, por ejemplo, porque tenían más años de experiencia, no reducían su carga de trabajo. El Grupo de los Empleadores no veía ninguna prueba científica causal del vínculo entre remuneración y seguridad en los estudios proporcionados por el Grupo de los Trabajadores. Otras medidas como la creación de capacidad, la formación, las políticas de prevención de riesgos, la formalización, las mejores infraestructuras y el mantenimiento, la tecnología, la inspección del trabajo para evitar

conductas de alto riesgo y las campañas de sensibilización para los ciudadanos eran factores que contribuían a mejorar la seguridad vial.

92. El Vicepresidente gubernamental observó que había algunos sectores y algunos países en los que se registraban menos accidentes y la remuneración era la misma, donde la mejor capacitación y sensibilización marcaban la diferencia, pero no podía apoyar el nuevo párrafo propuesto.
93. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a esta argumentación, ya que numerosas fuentes académicas y judiciales confirmaban que la remuneración estaba relacionada con las decisiones de los conductores sobre la velocidad de conducción y las distancias recorridas, que incidían en la tasa de accidentes. Sin embargo, habida cuenta de las objeciones planteadas y en aras de alcanzar un compromiso, retiró la propuesta.

Párrafo 16

94. En la definición de «conductores de vehículos comerciales no asalariados», el Vicepresidente empleador propuso lo siguiente: i) sustituir «a un empleador» por «al contratista principal», y ii) suprimir la referencia a «los conductores de vehículos comerciales informales y los conductores de vehículos comerciales que trabajan para microempresas y pequeñas empresas», añadiendo «y» antes de «propietarios-operadores». Con esta sugerencia se retiraría la referencia a los conductores informales, y a los conductores que trabajaban para pequeñas y medianas empresas (pymes), que ya estaba incluida en la definición anterior.
95. La portavoz del Grupo de los Trabajadores sugirió utilizar el término «contratista» en lugar de «contratista principal». Si bien su Grupo aceptaba la supresión de la referencia a los conductores en las microempresas y las pequeñas empresas, se oponía a la supresión de la referencia a los conductores informales que proponía el Grupo de los Empleadores. La Resolución sobre las estadísticas de las relaciones de trabajo, adoptada por la 20.^a Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo en 2018 ², había incluido la categoría de «contratista dependiente», y la referencia debería ajustarse a esta inclusión. Por consiguiente, propuso añadir, después de «conductores de vehículos comerciales independientes», el siguiente texto: «los conductores de vehículos comerciales que son contratistas dependientes y los conductores de vehículos comerciales con relaciones de trabajo encubiertas y». La segunda referencia aseguraría que las directrices recogían todas las formas específicas de relaciones de trabajo, lo que promovería la formalización y los modelos de buenas prácticas empresariales de los empleadores, y aseguraría la introducción de mejoras en las formas de trabajo que no se ajustaban a las normas.
96. En aras de un compromiso, el Vicepresidente gubernamental propuso conservar el texto original y retirar la referencia a los «conductores de vehículos comerciales que trabajan para microempresas y pequeñas empresas».
97. El Vicepresidente empleador apoyó la adición propuesta por el Grupo de los Trabajadores. Todas las partes compartían un mismo objetivo, pero la sección de las definiciones no era el lugar donde abordarlo. Señaló que estaba de acuerdo con la propuesta de compromiso presentada por el Vicepresidente gubernamental.
98. El Vicepresidente trabajador indicó que el texto que proponían aseguraría que las directrices recogían las formas existentes de relaciones de trabajo, incluidas las relacionadas con la

² [Resolución sobre las estadísticas de las relaciones de trabajo.](#)

formalización. Ello mostraría buenos modelos empresariales para los empresarios y aseguraría mejoras en las formas actuales de trabajo que no cumplían las normas.

99. El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo en que todas las partes compartían la intención de la propuesta del Grupo de los Trabajadores, pero la sección de las definiciones no era el lugar idóneo donde subrayarlo. El Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo con la propuesta del Grupo Gubernamental.
100. El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo en: i) utilizar «contratista»; ii) conservar las referencias a los «conductores de vehículos comerciales informales», y iii) insertar una referencia a los «contratistas dependientes». No obstante, se opuso a la referencia a los «conductores de vehículos comerciales con relaciones de trabajo encubiertas». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 17

101. En la definición de «interlocutores sociales» el Vicepresidente empleador propuso incluir «representantes de los» antes de «empleadores y los trabajadores». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

II. *Ámbito de aplicación y objetivos*

Párrafo 18

102. El Vicepresidente empleador no estaba de acuerdo con la medida en que la «obligación» como tal se compartía entre gobiernos, interlocutores sociales y partes de la cadena de transporte por carretera, a diferencia de las «responsabilidades». En el ámbito internacional, de conformidad con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la obligación de protección correspondía principalmente a los gobiernos. Además, los recientes déficits de trabajo decente no eran la única causa de los accidentes de tráfico. Por consiguiente, propuso que el párrafo dijese: «Los gobiernos tienen la obligación de proteger al público, los pasajeros y demás usuarios de la carretera frente a accidentes y peligros prevenibles, incluidos aquéllos provocados por el déficit de trabajo decente padecido por los conductores de vehículos comerciales, y los interlocutores sociales y las partes en la cadena de transporte por carretera tienen a su vez la responsabilidad compartida de promover medidas con ese mismo fin. El grado en que el déficit de trabajo decente de los conductores de vehículos comerciales y otros factores que pueden repercutir en la seguridad vial plantea riesgos para otros usuarios de la carretera se ha convertido en una preocupación para las autoridades».
103. El Vicepresidente trabajador aceptó la primera propuesta, siempre y cuando la referencia fuese a «adoptar medidas» y no a «promover medidas». Propuso asimismo que la oración «, incluidos aquéllos provocados por el déficit de trabajo decente» se insertase después de «condiciones de trabajo de los conductores de vehículos comerciales». Propuso sustituir «pueden repercutir» por «repercuten», ya que no había duda de que las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos comerciales incidían en la seguridad vial.
104. El Vicepresidente gubernamental observó que la obligación de protección que competía a los gobiernos no era únicamente de carácter político. Los déficits de trabajo decente en un país dado dependían en cierta medida de los gobiernos, pero aún más de las relaciones de trabajo. La responsabilidad última de los accidentes dependía de la educación en seguridad vial, que empezaba en las escuelas.
105. El experto del Gobierno del Brasil prefería el texto original de la primera oración. En cuanto a la segunda, no se discutía que los déficits de trabajo decente causasen accidentes. Se trataba

pues de una responsabilidad compartida para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos comerciales.

106. El Vicepresidente empleador aceptó el matiz que introducía el Vicepresidente trabajador al sustituir «promover» por «adoptar». No obstante, la referencia debería ser a «condiciones de trabajo deficientes de los conductores de vehículos comerciales».
107. El Vicepresidente trabajador consideraba que era más apropiado referirse a «déficit de trabajo decente padecido por los conductores de vehículos comerciales». La propuesta fue adoptada.
108. El Vicepresidente gubernamental propuso que la segunda oración se suprimiese en su totalidad. Pero la primera oración debería incluir una referencia a la responsabilidad «compartida». En caso de accidente, los gobiernos sólo tenían un margen de maniobra limitado: no eran responsables de los accidentes, que eran la responsabilidad compartida de las partes implicadas directamente.
109. La experta del Gobierno de Australia propuso que se retirase la referencia a «obligación», y se mantuviese la referencia a la «responsabilidad compartida». La oración introductoria empezaría: «Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera tienen la responsabilidad compartida de proteger al público». El Vicepresidente gubernamental apoyó la propuesta.
110. El Vicepresidente trabajador prefería conservar la separación entre la obligación de los gobiernos y la responsabilidad de los interlocutores sociales.
111. La Secretaria General señaló que, de conformidad con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, los gobiernos tenían obligaciones y los interlocutores sociales tenían responsabilidades.
112. El Vicepresidente empleador se opuso firmemente a la propuesta del Grupo Gubernamental. El estado de las carreteras a menudo desempeñaba un papel importante en los accidentes, y el mantenimiento de éstas era obligación únicamente de los gobiernos. Estaba claro que no podía pasarse por alto el factor humano, pero no era el único factor que debía tomarse en consideración.
113. La Secretaria General de la Reunión señaló que, a juicio de la Oficina, «Los gobiernos tienen la obligación» era una formulación apropiada y que las inquietudes planteadas por el Vicepresidente gubernamental se abordaban en las enmiendas propuestas. La inclusión de la expresión «responsabilidad compartida» introducía el matiz de que los gobiernos no eran los únicos responsables de los accidentes de tráfico.
114. El Vicepresidente trabajador y el Vicepresidente empleador reiteraron que compartían la opinión de que los gobiernos tenían la obligación de proteger, mientras que los interlocutores sociales y los actores de la cadena de transporte por carretera tenían una responsabilidad compartida al respecto. El Vicepresidente trabajador añadió que la última oración del párrafo era importante, y que era necesario seguir examinando las propuestas. El texto ayudaba a informar al lector sobre las motivaciones que subyacen en las directrices y sobre la necesidad de intervención en aras de la seguridad pública.
115. El Vicepresidente gubernamental no estuvo de acuerdo, no se trataba sólo de la obligación de los gobiernos, sino de la responsabilidad compartida de todas las partes implicadas y de la sociedad en su conjunto, como se exponía claramente en el párrafo 27, que se refería a «una responsabilidad común y colaborativa que comparten los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera». Todas y cada una de las partes

tenían tanto la responsabilidad de ejercer buenas prácticas de seguridad vial y de impedir los accidentes, como la obligación de hacerlo de conformidad con la legislación penal aplicable.

116. El Vicepresidente trabajador y el Vicepresidente empleador reiteraron que compartían la opinión de que los gobiernos tenían la obligación de proteger, mientras que los interlocutores sociales y los actores de la cadena de transporte por carretera tenían una responsabilidad compartida al respecto.
117. El Vicepresidente gubernamental reiteró su punto de vista. El párrafo 27 del proyecto de directrices se refería a una «responsabilidad común y colaborativa que comparten los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera». Ambos tenían tanto la responsabilidad de promover la seguridad vial e impedir los accidentes, como la obligación de hacerlo de conformidad con la legislación penal aplicable.
118. La Secretaria General de la Reunión reiteró que la idea de obligación de los gobiernos frente a responsabilidad de los interlocutores sociales se ajustaba a los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas. Las directrices no eran legalmente vinculantes y no podían rebajar el valor de las normas.
119. El Vicepresidente gubernamental señaló que el término «obligación» sólo podría aceptarse si se retiraba la oración «que son provocados por el déficit de trabajo decente padecido por los conductores de vehículos comerciales» en lugar de dejarla abierta a interpretación.
120. La Secretaria General explicó que la oración trataba sobre el deber de los gobiernos de proteger al público de accidentes prevenibles (incluidos los provocados por el déficit de trabajo decente), pero no de proteger al público del déficit de trabajo decente.
121. El Vicepresidente trabajador se opuso a la supresión de «que son provocados por el déficit de trabajo decente padecido por los conductores de vehículos comerciales», pero para avanzar en el debate aceptó suprimir «Los gobiernos tienen la obligación» y utilizar la expresión «responsabilidad compartida» para todas las partes. El Vicepresidente empleador aceptó la propuesta.
122. Se acordó conservar el verbo original «proteger» en la primera oración y añadir «así como otros factores que pueden repercutir en la seguridad vial» después de «déficit de trabajo decente de los conductores de vehículos comerciales» en la segunda oración. La propuesta fue adoptada.
123. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 19

124. El Vicepresidente trabajador observó que el mandato definido para la Reunión por el Consejo de Administración en 2015 se refería a la necesidad de proteger a la comunidad y a los trabajadores del sector del transporte por carretera sin limitar necesariamente su ámbito de aplicación: se refería a la industria en su conjunto. Desde entonces, los gobiernos habían tenido libertad para hacer propuestas al contenido de las directrices. Sin embargo, las directrices que la Reunión tenía ante sí pasaban por alto las principales inquietudes que había descrito en su intervención inicial. Por consiguiente, propuso suprimir la limitación a «en largas distancias», aunque algunas de las violaciones más flagrantes de las reglas de seguridad vial se encontraban en ese sector. Además, la supresión de este límite al ámbito de aplicación pondría las directrices en consonancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la OMS. Restringir el ámbito de aplicación al transporte por carretera «en largas distancias» — un concepto convencional — significaría dejar de abordar las prácticas perjudiciales más graves de los operadores de la economía digital, que se estaban adentrando con rapidez en el sector fragmentando sus estructuras para

obviar los reglamentos, lo que no redundaba en interés de los empleadores del transporte convencional. En África, por ejemplo, se observaba la táctica evasiva de establecer «puertos secos».

125. El Vicepresidente empleador valoraba positivamente el interés expresado por el Vicepresidente trabajador acerca de los empleadores convencionales del sector, pero no sería práctico intentar abarcar el transporte urbano. El texto de 2015 sólo había mencionado el transporte urbano en un contexto. Si se incluía, ello supondría una revisión exhaustiva del proyecto de directrices.
126. El Vicepresidente gubernamental señaló que los gobiernos habían discutido ampliamente la cuestión, y apoyó el punto de vista del Vicepresidente trabajador.
127. El Vicepresidente empleador prefería el texto en su forma propuesta, pero propondría enmiendas al párrafo 12 a fin de dar a los gobiernos libertad para definir su propio tiempo de conducción y distancias.
128. El Vicepresidente gubernamental insistió en que los expertos gubernamentales se mostraban bastante flexibles en relación con una cuestión tan delicada, y consideraba que el párrafo debía dejar a los gobiernos libertad para definir sus propias leyes y reglamentos como mejor considerasen. Las directrices no deberían limitar los procesos locales de toma de decisiones.
129. El Vicepresidente empleador apoyó ese punto de vista.
130. El Vicepresidente trabajador señaló que su decisión dependería del texto final del párrafo 12. Según las estadísticas, los tipos de problemas que estaba previsto abordar en las partes prácticas de las directrices revestían más gravedad fuera del sector del transporte «en largas distancias»: se producían más accidentes con vehículos más ligeros. La expresión «en largas distancias» tenía un efecto limitante en el ámbito de aplicación de las directrices y debería suprimirse. Citó un estudio realizado en los Estados Unidos que había concluido que los vehículos ligeros estaban implicados en un número cuatro veces superior de accidentes que los vehículos pesados de transporte en largas distancias; un estudio llevado a cabo en Australia por el Centro de Gestión de Riesgos y Accidentes de Nueva Gales del Sur había concluido que la cuestión de la fatiga era tan importante para los conductores de vehículos en cortas distancias como para los conductores de vehículos en largas distancias. Ello era debido al elevado número de trayectos en cortas distancias que se llevaban a cabo en un único turno, que podría tener una duración habitual de entre once y catorce horas. Por esta razón la protección que proporcionaban las directrices no debería limitarse arbitrariamente. El texto en su forma propuesta constituía una anomalía entre las normas de la OIT relativas al sector. Seguidamente pidió a dos expertos trabajadores que aportaran ejemplos de situaciones en las que tuviesen experiencia.
131. Un experto trabajador de los Países Bajos describió envíos locales realizados a menos de 200 kilómetros del puerto de Rotterdam. Una de las empresas implicadas tenía su sede en Polonia y había contratado a un conductor filipino. El conductor había tenido que pagarse el billete de avión hasta la embajada de Polonia en Malasia, donde le proporcionaron un visado de trabajo para Polonia y un contrato de trabajo en polaco, idioma que no entendía. El camión matriculado en Polonia que le proporcionaron a su llegada a Europa debía servirle también de alojamiento mientras trabajase para la empresa, y vivió en él durante más de doce meses. Además, le proporcionaron papeles falsos para mostrar a las autoridades. Esta situación no era legal en Europa ni en ningún otro sitio. No se trataba de un incidente aislado, sino más bien de un ejemplo que ilustraba una situación habitual en todo el sector. Se trataba de conductores muy cualificados con un buen nivel de inglés y experiencia laboral en el extranjero. El bienestar de estos trabajadores se veía gravemente afectado; a muchos se les describía como depresivos y en ocasiones con tendencias suicidas.

-
- 132.** Esta situación no sólo ponía en peligro a los conductores en general, sino que ponía en riesgo la seguridad vial en particular. Ninguno de los trabajadores entrevistados durante el estudio trabajaba en condiciones de trabajo decente. Cuando se les informó de que la OIT iba a celebrar la presente reunión sobre el sector, albergaron esperanzas. Por esta razón, el ámbito de aplicación de las directrices debería incluir a todos los conductores, independientemente del número de kilómetros que hubiesen recorrido.
- 133.** Un experto trabajador de Uganda proporcionó un ejemplo de los nuevos «puertos secos» en África. Se trataba de puntos de distribución de mercancías situados en el interior de un país conectados con los puertos marítimos de origen por vía férrea, fragmentando la logística del transporte por carretera. Este nuevo fenómeno reflejaba que las directrices debían tener visión de futuro y reconocer que la definición de «largas distancias» tal y como se entendía entonces no sería pertinente indefinidamente. En los próximos años se construirían puertos secos y contarían con trabajadores para atender sus necesidades de mano de obra. Sin embargo, estos trabajadores no conducirían largas distancias con arreglo a la definición actual. Se les pagaba por milla (kilómetros recorridos), lo que contribuía a la mayor fatiga del conductor y a la posibilidad de tener accidentes de tráfico.
- 134.** El Vicepresidente trabajador observó que la restricción del contexto del transporte en largas distancias en el párrafo 19 debería considerarse también desde el punto de vista de la definición propuesta en el párrafo 12. Varias normas sectoriales en vigor utilizaban la expresión para destacar el hecho de que los conductores de largas distancias eran un grupo particularmente vulnerable, y no para limitar el ámbito de aplicación de los propios textos. Por esta razón, las directrices resultaban anómalas, aunque sospechaba que las consecuencias de la terminología utilizada no eran intencionadas.
- 135.** La Secretaria General de la Reunión aseguró al Grupo de los Trabajadores que su punto de vista había quedado claro. Estuvo de acuerdo en que la terminología utilizada tenía una consecuencia que no se había previsto. Habida cuenta de la reunión técnica independiente que estaba previsto celebrar en 2020 sobre transporte urbano, el ámbito de aplicación de las presentes directrices tendría que ampliarse para incluir todo lo demás. La formulación correcta sería pues «transporte de mercancías o que prestan servicios en largas distancias de transporte de pasajeros por carretera».
- 136.** El Vicepresidente gubernamental apoyó las declaraciones del Vicepresidente trabajador y de la Secretaria General de la Reunión.
- 137.** El Vicepresidente empleador señaló que su Grupo coincidía con el Grupo de los Trabajadores en relación con los conductores en cortas distancias, y que no pasaría por alto la realidad. Las negociaciones deberían basarse en la formulación del proyecto de directrices. A su juicio, el texto no era anómalo: el enfoque de la Reunión en un grupo particularmente vulnerable dentro del sector del transporte era una decisión tomada a nivel internacional, corroborada por el tratamiento por separado del transporte urbano en la reunión que había de celebrarse en breve. No estuvo de acuerdo con la propuesta de la Secretaria General de adaptar el lenguaje. La reunión previa sobre transportes había cubierto la totalidad del sector, pero había prestado poca atención a los conductores en cortas distancias. Advirtió en contra de ampliar el ámbito de aplicación del documento, ya que ello complicaría innecesariamente la discusión y dificultaría la adopción de las directrices. Algunas cuestiones eran propias de los conductores en cortas distancias y sería difícil adaptarlas al resto en el tiempo que les quedaba. El Grupo de los Empleadores se mostraba flexible en cuanto al sentido de la expresión «largas distancias» en la práctica en relación con las condiciones o la legislación de un país en particular, como las pequeñas naciones insulares donde las largas distancias nunca cumplirían los requisitos relativos a la distancia y el tiempo de la definición existente, pero donde las directrices podrían aplicarse de todos modos.

-
138. El Vicepresidente trabajador agradeció a la Secretaria General la explicación del error. El Grupo de los Trabajadores había asumido que todos los aspectos de las directrices estaban abiertos a comentarios, incluido el ámbito de aplicación. Era difícil de entender que el Grupo de los Empleadores no hubiese pensado en que el ámbito de aplicación era una cuestión abierta al debate. El transporte urbano se cubriría en la reunión técnica de 2020, que estaba previsto adoptase únicamente unas conclusiones. Existiría no obstante un cierto grado de solapamiento.
139. La Secretaria General de la Reunión observó que en la Resolución de 2015 no se señalaba si se refería al transporte en largas o en cortas distancias. La Oficina consideraba que las directrices eran apropiadas tanto para el transporte de mercancías por carretera en largas como en cortas distancias, pero no para pasajeros en zonas urbanas, puesto que existían algunas diferencias significativas: implicación de empleadores diferentes, tanto públicos como privados. La reunión técnica sobre transporte urbano de pasajeros adoptaría unas conclusiones con miras a la posterior adopción de unas directrices.
140. El experto del Gobierno de Polonia, respondiendo al caso puesto de relieve por el experto trabajador de los Países Bajos, señaló a la atención la grave escasez de conductores y personal capacitado en el sector en Europa. Polonia intentaba asegurar condiciones de trabajo decente para todos los trabajadores, incluidos los conductores y otros grupos profesionales. Los trabajadores no tenían la obligación de conocer los detalles de los acuerdos suscritos; el caso implicaba acuerdos bilaterales entre los gobiernos de Polonia y Filipinas. La empresa implicada estaba financiada desde el extranjero. El caso estaba siendo investigado y confiaba en que se resolviese.
141. El experto del Gobierno del Brasil insistió en que a los gobiernos no les era indiferente el debate sobre el ámbito de aplicación. Tras la declaración de la Secretaria General, su Grupo había concluido que el proyecto de directrices debía aplicarse al «transporte de mercancías o que prestaban servicios en largas distancia de transporte por carretera».
142. Tras un receso, el Vicepresidente trabajador observó que el Grupo de los Empleadores había estado de acuerdo en que las directrices se aplicaban al «transporte de mercancías o que prestaban servicios en largas distancias de transporte por carretera» siempre y cuando se incluyese una referencia a la legislación y reglamentos nacionales en la definición de la expresión «largas distancias» en el párrafo 12. La propuesta fue adoptada. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 20

143. El Vicepresidente empleador sugirió sustituir «crisis» por «desafíos» al final de la primera oración. La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

III. Consideraciones sectoriales

A. Aumento de la demanda

Párrafo 21

144. El Vicepresidente empleador propuso sustituir «muchos» por «algunos» en la penúltima línea del párrafo.
145. La portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que se trataba de un aspecto importante de las cuestiones que actualmente revestían interés en el sector. La globalización de las cadenas de suministro y las revoluciones en la logística habían creado una enorme demanda de servicios baratos y flexibles que habían traído consigo empleo precario y falta de garantía

de empleo regular o derechos básicos de los trabajadores. La mayor demanda se había visto acompañada de niveles injustos de competitividad, en particular mediante la irrupción de las plataformas digitales bajo demanda impulsadas por capital de riesgo, que estaban erosionando las normas industriales que ellos, los empleadores y los gobiernos, valoraban tanto. Era el resultado de prácticas laborales competitivas insostenibles e injustas. La devaluación generalizada de los servicios de transporte se había incrementado con la mayor globalización y liberalización del comercio, brindando oportunidades para los nuevos participantes en el sector. Por consiguiente, propuso añadir, al final de la oración, la frase «, debido, entre otras cosas, a que la transición a los servicios bajo demanda ha planteado grandes desafíos para el mantenimiento de unas condiciones legales mínimas de trabajo para los conductores de vehículos comerciales, en particular en el contexto de la denominada economía de plataformas».

146. El Vicepresidente empleador observó que la expresión «economía de plataformas» no estaba bien definida y se había traducido de manera incoherente. Debía aclararse qué quería decir exactamente.
147. La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que en otros documentos de la OIT, la economía de plataformas se definía como «plataformas digitales y trabajo colaborativo». También se refería a la economía compartida, por lo que cubría una amplia serie de nuevas modalidades de actividad económica intermediada por plataformas en línea.
148. Al Vicepresidente empleador le disgustaba el texto propuesto, los desafíos que planteaban las nuevas formas de empresas podían abordarse en el párrafo 28, en la discusión sobre la globalización.
149. El Vicepresidente gubernamental consideraba que las directrices debían ser prácticas, no descriptivas, por lo que propuso la supresión de los párrafos 21 a 25.
150. La portavoz del Grupo de los Trabajadores sugirió que la discusión sobre los nuevos participantes en el mercado era pertinente en el contexto del aumento de la demanda. La Oficina podría proporcionar texto previamente acordado sobre las formas emergentes de trabajo de otros instrumentos de la OIT. En lugar de sustituir «muchos» por «algunos», como había propuesto el Grupo de los Empleadores, podrían suprimir el texto «laborales de muchos» para que quedase del siguiente tenor: «... para las condiciones de los trabajadores del transporte».
151. El Vicepresidente empleador se opuso a la propuesta.
152. La Secretaria General de la Reunión, en respuesta a una petición de formulación en relación con el párrafo, propuso la siguiente: «La transición a los servicios bajo demanda puede plantear desafíos en materia de trabajo decente para las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos comerciales, en particular en el contexto del trabajo en plataformas en el sector del transporte».
153. La portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó el texto propuesto por la Oficina.
154. El secretario del Grupo de los Empleadores sugirió añadir «y oportunidades» después de «desafíos» para equilibrar mejor la propuesta. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la inserción de «oportunidades», puesto que ya se abordaban en el párrafo 22 y que el objetivo del párrafo 21 era centrarse en los desafíos en el contexto del trabajo en plataformas en el sector del transporte, y particularmente el mantenimiento de las normas legales para los conductores de vehículos comerciales. El secretario del Grupo de los Empleadores mantenía que el párrafo 22 no se refería al trabajo en plataformas.

-
- 155.** El Vicepresidente gubernamental consideró que el párrafo en su forma enmendada era aceptable pero no era necesario.
- 156.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores afirmó que su Grupo prefería el texto tal y como estaba formulado, y no aceptaba la inserción del término «oportunidades» propuesta por el Grupo de los Empleadores. En su respuesta, el secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir la última oración.
- 157.** El Vicepresidente gubernamental sugirió volver a la propuesta original, a saber, sustituir el término «muchos» por «algunos» al final del párrafo. La propuesta no fue adoptada.
- 158.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 22

- 159.** El Vicepresidente empleador consideraba que los párrafos de esta sección no deberían incluir sugerencias o recomendaciones, y propuso sustituir la expresión «deberían tomar en consideración» de la primera oración del párrafo por «toman en consideración».
- 160.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que esta sección proporcionaba orientaciones importantes. Podía trasladarse de esta sección a otro lugar del texto.
- 161.** El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo con la propuesta y sugirió trasladar el texto a la parte 3.
- 162.** El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «de manera ilustrativa» después de «Entre dichas alteraciones cabe citar» y suprimir la última oración del párrafo.
- 163.** El experto del Gobierno del Brasil explicó que esta oración parecía contradecir el resto del texto. No quedaba claro cómo «la importancia del comercio electrónico y las expectativas de crecimiento» podían compensar los «cambios de la demanda».
- 164.** El Vicepresidente gubernamental consideraba que no competía a la Reunión debatir los posibles escenarios de composición, fragmentación o informalidad de la industria.
- 165.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo en que era difícil abordar el impacto del comercio electrónico en una sola oración; tal vez podría reproducirse texto de instrumentos de la OIT existentes.
- 166.** El Vicepresidente empleador aceptó la supresión de la última oración, aunque estaba claro que el comercio electrónico repercutía en la industria.
- 167.** La Secretaria General de la Reunión añadió que la sección versaba sobre el contexto más que sobre las orientaciones y que podría incluirse texto más específico en otro lugar de las directrices.
- 168.** Tras el receso, la Secretaria General propuso el siguiente texto:

Entre las posibles alteraciones de la demanda cabe citar de manera ilustrativa los cambios modales impulsados por las políticas públicas (por ejemplo, hacia el transporte ferroviario) o las profundas transformaciones ocurridas en la industria manufacturera (por efecto de fenómenos como la llegada de la impresión tridimensional o la repatriación de actividades) que pueden tener repercusiones en la planificación y la capacitación de la fuerza de trabajo del sector.

- 169.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

B. Composición, fragmentación e informalidad del sector

Párrafo 23

170. El Vicepresidente empleador apoyó el texto en su forma propuesta.
171. La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideraba que esta sección debería reflejar el impacto de la mayor fragmentación en los trabajadores de la industria. Muchos conductores profesionales se habían visto obligados a trabajar como trabajadores independientes o autónomos, lo que permitía a sus verdaderos empleadores evadir el pago de los gastos sociales. En consecuencia, carecían de los derechos fundamentales en el trabajo y de seguridad social. La oradora propuso modificar la tercera oración, después de «subcontratación», para que dijese «creciente utilización de la subcontratación y de mayores incentivos comerciales para promover la clasificación errónea de los trabajadores para evitar obligaciones legales».
172. El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir «propietarios operadores» por «conductores de vehículos comerciales no asalariados» al final de la oración.
173. El Vicepresidente empleador apoyó la propuesta del Vicepresidente gubernamental, pero no la del Grupo de los Trabajadores. En respuesta al Vicepresidente trabajador, señaló que, a su juicio, no existía ningún impacto objetivo o directo de la mayor competitividad o de los mayores incentivos comerciales en la clasificación errónea de los trabajadores. Si bien algunos trabajadores se encontraban expuestos a situaciones imprevistas en la legislación del trabajo, ello no era consecuencia directa de la fragmentación o la segmentación.
174. La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que una de las formas más habituales de fragmentación era la clasificación errónea de los trabajadores como «autónomos» cuando de hecho tenían empleadores fijos. Como consecuencia de las estrategias seguidas en la industria tras la crisis financiera asiática de finales del decenio de 1990 y principios de 2000, alrededor del 97 por ciento de los conductores de camiones en la República de Corea habían pasado a ser contratistas independientes o estaban clasificados erróneamente. Se trataba de una cuestión de alcance mundial, el estado de California había promulgado recientemente legislación para impedir la clasificación errónea de los conductores.
175. El Vicepresidente empleador no estaba convencido de que los efectos descritos fuesen consecuencia exclusiva de la fragmentación y de la segmentación del sector.
176. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso como alternativa el siguiente texto: «... han intensificado la competencia y la clasificación errónea de los trabajadores para evitar obligaciones legales».
177. El Vicepresidente empleador propuso, en su lugar, añadir «En algunos casos, la clasificación errónea de los trabajadores plantea problemas» al final del párrafo. La propuesta fue adoptada.
178. Tras la celebración de consultas informales, se acordó adoptar la propuesta del Vicepresidente gubernamental para sustituir «propietarios operadores» por «conductores de vehículos comerciales no asalariados» en la última oración.
179. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 24

180. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso: i) suprimir las siguientes palabras del párrafo: «Los trabajadores del sector, incluidos» y «dependientes» y empezar el párrafo

diciendo «Los trabajadores autónomos»; ii) sustituir «son vulnerables» por «pueden ser vulnerables»; iii) suprimir la segunda oración, y iv) añadir las siguientes oraciones nuevas: «Las pequeñas empresas de transporte por camión, incluidos también los trabajadores autónomos o los propietarios-operadores, pueden proporcionar oportunidades, independencia financiera y flexibilidad. Un sólido marco regulador de las empresas y la seguridad puede impulsar a estas pequeñas empresas y asegurar que cumplan las leyes y los reglamentos nacionales».

181. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a las enmiendas al texto original, que estaba basado en las Conclusiones de la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera de 2015. El secretario del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo en conservar el texto en su forma adoptada en 2015, pero consideraba que seguía necesitando desarrollarse algo más a través de las dos oraciones propuestas. La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que su Grupo aceptaría el texto adicional si el ámbito de aplicación se ampliaba sustituyendo «transporte por camión» por «transporte por carretera». El secretario del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo con la subenmienda. El Vicepresidente gubernamental, si bien consideraba que los párrafos 24, 25 y 26 podían suprimirse para evitar texto repetitivo y descriptivo, aceptó la formulación propuesta.

182. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 25

183. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso la sustitución de «pueden acarrear» por «acarrear» en la última oración, ya que quedaba claro y era evidente que el trabajo informal provocaba problemas de SST y de seguridad pública. La portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo con la propuesta.

184. La portavoz del Grupo de los Trabajadores también deseaba que quedase constancia de su intención inicial de incluir una referencia a los principios y derechos fundamentales en el trabajo en la oración que abordaba la vulnerabilidad de los trabajadores informales, inclusión que ahora dependería del modo en que se abordase el tema de la informalidad.

185. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada por el secretario del Grupo de los Empleadores.

Párrafo nuevo

186. El Vicepresidente trabajador propuso trasladar el párrafo 38 después del párrafo 25.

187. El Vicepresidente empleador propuso suprimir el párrafo. No encajaba en la sección en la que figuraba originalmente. El secretario del Grupo de los Empleadores observó que el texto procedía de la Resolución de 2015. Si la intención era reproducirlo, debería hacerse en su totalidad.

188. La Secretaria Ejecutiva señaló que el texto era una combinación del quinto párrafo de la Resolución de 2015 relativa a las buenas prácticas en lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera y del párrafo 21 de las Conclusiones de 2015.

189. El secretario del Grupo de los Empleadores señaló que su Grupo aceptaba las dos oraciones originales del párrafo. El resto debería suprimirse.

190. El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo y retiró su segunda oración nueva propuesta y la propuesta alternativa de insertar «, incluidas las tasas de remuneración bajas,» en la primera oración.

-
- 191.** El Vicepresidente gubernamental reiteró la objeción de su Grupo a las disposiciones descriptivas.
- 192.** Tras celebrar discusiones al respecto, se acordó sustituir todo el párrafo por una combinación del texto completo (adaptado gramaticalmente) del quinto párrafo de la Resolución de 2015 relativa a las buenas prácticas en lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera y el texto completo del párrafo 21 de las Conclusiones de 2015. Quedaría pues del siguiente tenor:

El sector del transporte por carretera se caracteriza y se ve influido por múltiples cadenas de suministro y cadenas de contratación que suelen generar presión en los márgenes incapacitando a los trabajadores del transporte para ejercer los principios y derechos fundamentales en el trabajo. El diálogo social puede allanar el camino para conciliar la competencia de mercado, la seguridad y salud en el trabajo de los trabajadores del transporte, y la seguridad vial. Sin embargo, acontecimientos recientes en el sector del transporte por carretera en algunos países han debilitado el diálogo social, el poder de negociación de los trabajadores y los derechos fundamentales en el trabajo de algunos trabajadores en el sector del transporte. Las normas e instrumentos internacionales pueden influir de manera positiva en la iniciación del diálogo social a nivel nacional y sectorial. El diálogo social también puede propiciar una comprensión mutua de las necesidades y los costos asociados a las operaciones seguras y decentes del transporte por carretera.

- 193.** El párrafo fue adoptado en su forma acordada.

C. Vincular la seguridad vial al trabajo decente

Párrafo 26

- 194.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir la siguiente oración después de la primera oración: «Las presiones comerciales pueden dar lugar a una reducción de los salarios de los conductores de vehículos comerciales, lo que a su vez puede alentar prácticas poco seguras en la carretera». El objetivo era destacar el vínculo entre el salario o la remuneración del conductor y el riesgo de sufrir accidentes de carretera, algo que estaba probado en la documentación especializada.
- 195.** El secretario del Grupo de los Empleadores se opuso a la nueva oración, que se refería a otros estudios que habían llegado a conclusiones opuestas, prefería conservar el texto original adoptado en 2015. El Vicepresidente gubernamental, si bien no estaba a favor de formulaciones de ese tipo, prefería el texto original adoptado en 2015 sin la inserción propuesta.
- 196.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores retiró la oración propuesta por la falta de apoyo, y sugirió insertar, en la primera oración, después de «La presión ejercida por las entidades de la cadena de suministro» las palabras «, incluidas las tasas de remuneración bajas».
- 197.** El Vicepresidente empleador consideraba que no existían datos empíricos suficientes para vincular la remuneración baja con el comportamiento arriesgado en la conducción. El secretario del Grupo de los Empleadores señaló que el texto original debía conservarse, ya que reflejaba las Conclusiones de 2015.
- 198.** El Vicepresidente gubernamental apoyó el texto en su forma propuesta en un principio.
- 199.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir las dos últimas oraciones, por las mismas razones.
- 200.** El Vicepresidente trabajador, prefería conservar el texto original, pero habida cuenta de las limitaciones de tiempo, aceptó la propuesta, que fue adoptada.

201. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 27

202. La Reunión apoyó el texto en su formulación propuesta y aceptó la propuesta del Grupo de los Empleadores de trasladar el párrafo 27 antes del párrafo 26 con objeto de empezar la sección con la idea de la responsabilidad común y colaborativa.

203. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta, y trasladado según lo convenido.

D. Digitalización

Párrafo 28

204. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso: i) sustituir «deberían desarrollar» por «desarrollan» en la primera oración; ii) finalizar la primera oración con el término «tecnologías»; iii) iniciar la segunda oración sustituyendo «Como» por «Por ejemplo,», y iv) combinar la segunda y la tercera oración suprimiendo las palabras «Estas tecnologías». Las enmiendas fueron adoptadas.

205. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir «de mercancías por carretera» al final de la última oración. La enmienda fue aceptada, habida cuenta de que la limitación que conllevaba la inclusión de «de mercancías por carretera» no era intencionada.

206. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir las siguientes dos oraciones al final: «La introducción de nuevas tecnologías debe ir precedida de diálogo social y consultas democráticas entre los interlocutores sociales y las partes interesadas. Los datos sobre los conductores de vehículos comerciales deben estar protegidos con arreglo al *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre la protección de los datos personales de los trabajadores*».

207. El secretario del Grupo de los Empleadores se opuso a la enmienda, ya que, en ocasiones, las nuevas tecnologías las encargaban los gobiernos y a menudo se introducían para mejorar la seguridad, como el escáner ocular para detectar signos de fatiga. Era conveniente celebrar discusiones e impartir formación antes de introducir nuevas tecnologías, pero el diálogo social y las consultas retrasarían los avances. En ocasiones, las necesidades del mercado exigían la introducción de nuevas tecnologías: la celebración previa de diálogo social o de consultas no debería ser obligatoria.

208. El Vicepresidente gubernamental compartía el punto de vista del Grupo de los Empleadores, y señaló que los gobiernos no siempre estaban implicados en los adelantos tecnológicos. La propuesta era ilógica y entraba en conflicto con la vida real, ya que los avances en las nuevas tecnologías eran tan rápidos que, si bien la celebración de diálogos sociales antes de su introducción era importante, en la práctica se revelaba difícil.

209. La Secretaria General de la Reunión observó que el nuevo texto era sólo parte de la introducción; la parte 3 abordaba específicamente la función del diálogo social.

210. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso firmemente a la idea de que la tecnología se dirigía a sí misma y que no había tiempo para que las sociedades y los interlocutores sociales participasen en consultas. Retiró la primera oración de la enmienda del Grupo de los Trabajadores, pero pidió que, en ese contexto, constase en acta la cita del siguiente fragmento de la Declaración del Centenario para el Futuro del Trabajo de la OIT: «la OIT debe orientar sus esfuerzos a: i) asegurar una transición justa a un futuro del trabajo que contribuya al desarrollo sostenible en sus dimensiones económica, social y ambiental, y ii) aprovechar todo el potencial del progreso tecnológico y el crecimiento de la

productividad, inclusive mediante el diálogo social, para lograr trabajo decente y desarrollo sostenible y asegurar así la dignidad, la realización personal y una distribución equitativa de los beneficios para todos».

- 211.** En relación con la segunda parte de la enmienda sobre la protección de los datos, la portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que el repertorio de recomendaciones prácticas mencionado, aunque se hubiese adoptado hacía veintidós años, seguía siendo pertinente para la protección de los datos personales de los trabajadores. No obstante, la referencia podía suprimirse si con ello se resolvía el problema, y mantener el texto «Los datos sobre los conductores de vehículos comerciales deben estar protegidos». El secretario del Grupo de los Empleadores y el Vicepresidente gubernamental no se oponían, en principio, a la protección de los datos de los conductores de vehículos comerciales. En principio, el secretario del Grupo de los Empleadores estaba de acuerdo en insertar una oración sobre el tema, con una formulación acordada por consenso, y que utilizase «deberían» en lugar de «deben». La propuesta fue adoptada.
- 212.** Tras la creación de una nueva sección XIII, se decidió trasladar este párrafo en su forma enmendada a la sección nueva (véase más abajo, como párrafo 185).

Párrafo 29

- 213.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso: i) sustituir «colisiones» por «accidentes»; ii) sustituir «también despiertan preocupaciones éticas y de privacidad» por «deben tenerse en cuenta los aspectos relativos a la ética y a la privacidad»; iii) finalizar la primera oración en «privacidad» y empezar la segunda oración con «Ciertas tecnologías que aplican»; iv) sustituir «pueden intensificar» por «podrían intensificar»; v) suprimir «que aplican los empleadores, el personal de dirección y las demás partes de la cadena de transporte por carretera», y vi) equilibrar mejor la oración añadiendo, al final, «aunque, en otros casos puede contribuir a una mejor gestión del equilibrio entre la vida laboral y el bienestar mental».
- 214.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó los cambios a la primera oración, pero propuso conservar el texto original de lo que se había convertido en la segunda oración. El Vicepresidente gubernamental estuvo de acuerdo con las propuestas relacionadas con la primera oración, pero sugirió suprimir la segunda oración, puesto que la utilización de las nuevas tecnologías siempre podía contribuir a aumentar el estrés en el trabajo. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso encontrar un equilibrio en relación con la formulación de la oración o suprimirla. En aras de llegar a un compromiso, la portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó suprimir la segunda oración.
- 215.** La primera oración fue adoptada en la forma enmendada por el Grupo de los Empleadores, y la segunda oración se suprimió. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 30

- 216.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir la segunda oración, ya que los mandantes no deberían formular recomendaciones sobre cuestiones como la logística, la movilidad o la interoperatividad, que no estaban incluidas en el mandato de la OIT.
- 217.** El experto del Gobierno de Finlandia, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, propuso añadir «respetando la protección de los datos personales y comerciales» al final de la segunda oración. La propuesta fue aceptada.
- 218.** Además, el secretario del Grupo de los Empleadores sugirió suprimir la primera parte de la segunda oración «Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían promover» y empezar la oración con «La elaboración de».

-
- 219.** Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 31

- 220.** A la portavoz del Grupo de los Trabajadores le preocupaba que el párrafo sólo abordase las bolsas de carga y no el transporte de pasajeros.
- 221.** El secretario del Grupo de los Empleadores expresó dudas acerca de si el contenido del párrafo estaba incluido en el mandato de la OIT. El Vicepresidente gubernamental cuestionó la necesidad de conservar el párrafo, ya que sólo proporcionaba una opción y guardaba relación con acontecimientos imprevisibles. El secretario del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo en que el párrafo podía suprimirse.
- 222.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores no aceptó la supresión del párrafo ya que, a su juicio, abordaba cuestiones importantes. Propuso una solución de compromiso: conservar la primera oración del texto original y suprimir la segunda.
- 223.** El secretario del Grupo de los Empleadores y el Vicepresidente gubernamental preferían suprimir el párrafo en su totalidad. La portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó el punto de vista de la mayoría.
- 224.** El párrafo fue suprimido.

E. Automatización

Párrafo 32

- 225.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir «los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían tener presente que».
- 226.** El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir la última oración, que parecía una referencia obvia.
- 227.** Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 33

- 228.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso que el párrafo se refiriese más concretamente a los obstáculos a que se enfrentaban las mujeres, y sugirió añadir el siguiente texto después de «promover»: «las oportunidades de formación y de actualización de las competencias necesarios para ayudar a las mujeres de todas las edades a acceder a trabajos mejor pagados, en funciones creadas por las nuevas tecnologías».
- 229.** El Vicepresidente empleador consideraba que las cuestiones relacionadas con el género se abordarían mejor en la sección siguiente. Al igual que había observado en otros contextos, no consideraba que la palabra «debería» era apropiada. Así pues, propuso suprimir «los gobiernos deberían promover» y sustituir «actualizar las políticas de formación profesional para» por «la actualización de las competencias y de las políticas de formación profesional pueden ayudar a». El párrafo quedaría del siguiente tenor: «En función del grado de automatización de los vehículos y del tipo de competencias necesarias para conducirlos, un diálogo social efectivo y la actualización de las competencias y de las políticas de formación profesional pueden ayudar a gestionar eficazmente la transición y a preparar a la fuerza de trabajo del sector del transporte por carretera para la transferencia de competencias».
- 230.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

F. Demografía y género

Párrafo 34

- 231.** El Vicepresidente gubernamental observó que la seguridad vial era un tema que debería incluirse en los sistemas de educación a todos los niveles.
- 232.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 35

- 233.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que las mujeres se enfrentaban a problemas específicos en el entorno del transporte por carretera. Propuso añadir, después de la segunda oración, una oración nueva del siguiente tenor: «Un obstáculo específico que afrontan las mujeres es la falta de acceso a instalaciones de bienestar, en particular de saneamiento» y sustituir «En los empleos del sector del transporte por carretera existen» por «El transporte por carretera sigue siendo un sector donde predominan los hombres y en el que existe».
- 234.** El Vicepresidente gubernamental prefería plantear la cuestión más positivamente y promover la contratación de más mujeres.
- 235.** El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo con el Vicepresidente gubernamental, pero sugirió que este aspecto se retomase en otro lugar del texto.
- 236.** La Secretaria General observó que, de conformidad con la formulación más habitual de textos de la OIT, la redacción quedase como sigue: «El transporte por carretera sigue siendo un sector donde predominan los hombres». La propuesta fue aceptada y, con este cambio y la nueva tercera oración, se adoptó el párrafo. El Vicepresidente trabajador propuso adoptar esta formulación y añadir «y en el que existe un pronunciado sesgo de género» al final, para referirse a la segregación por motivos de género. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

G. Medio ambiente y cambio climático

Párrafo 36

- 237.** El Vicepresidente empleador propuso que la segunda oración se trasladase a una sección posterior del texto que se correspondiese mejor con su contenido. La propuesta fue adoptada.
- 238.** El Vicepresidente gubernamental observó que en la segunda oración debería retirarse la referencia a los gobiernos, ya que el tema que abordaba era el transporte comercial. El Vicepresidente empleador no estuvo de acuerdo, la mitigación del cambio climático y una transición justa exigían una cooperación tripartita.
- 239.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada, a condición de que la segunda oración se insertase más adelante en el texto.

Parte 2. Promoción del trabajo decente y la seguridad vial

IV. Principios y derechos fundamentales en el trabajo.

240. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso añadir «pertinentes» después de «convenios de la OIT» habida cuenta del título de la sección. El portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la propuesta.
241. La Secretaria General de la Reunión recordó que los convenios fundamentales de la OIT no necesitaban ratificarse para ser plenamente aplicables a todos los Estados Miembros por el compromiso adquirido a través de su pertenencia a la OIT, y que el texto original figuraba en el párrafo 15 de las Conclusiones relativas al trabajo decente en las cadenas mundiales de suministro adoptadas en la reunión de 2016 de la Conferencia Internacional del Trabajo. Propuso añadir «y normas internacionales del trabajo pertinentes» al final del título de la sección IV. La propuesta fue adoptada. El secretario del Grupo de los Empleadores retiró su propuesta.

Párrafo 37

242. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso añadir «, de conformidad con las condiciones establecidas en cada convenio» al final del párrafo, con objeto de respetar las modalidades y ámbitos de aplicación de los distintos convenios en vigor. La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideraba que la adición era innecesaria. El secretario del Grupo de los Empleadores explicó que el texto era necesario porque el párrafo se refería potencialmente a numerosos convenios de la OIT. El texto propuesto también se había utilizado en otros documentos de la OIT, como las *Directrices sobre el trabajo decente en los servicios públicos de urgencia*. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 38

243. El Vicepresidente empleador propuso suprimir el párrafo, puesto que era puramente descriptivo, y el texto ya era lo suficientemente largo. La portavoz del Grupo de los Trabajadores prefería conservarlo, ya que fijaba el contexto. El Vicepresidente gubernamental no veía razón para suprimirlo.
244. El Presidente propuso trasladarlo a otra sección.
245. El Vicepresidente trabajador propuso trasladar el párrafo después del párrafo 25. La propuesta fue adoptada y el párrafo fue trasladado.

Párrafo 39

246. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir en el apartado *d)*, después de «transporte por carretera», el siguiente texto: «y que protejan a las víctimas y proporcionen acceso a vías de reparación».
247. El Vicepresidente empleador prefería conservar la formulación sencilla de la referencia, que era la más habitual.
248. El secretario del Grupo de los Trabajadores explicó que la intención era incluir principios consagrados en el Protocolo de 2014 relativo al Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, y pidió que el texto del Protocolo que revestía interés para la discusión se proporcionase a los asistentes a la Reunión.

-
- 249.** El Jefe de la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas citó la parte relevante del Protocolo.
- 250.** La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo nuevo

- 251.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideraba que otras libertades civiles, derechos humanos y principios y derechos fundamentales en el trabajo deberían abordarse más específicamente, por lo que propuso añadir, después del párrafo 39, un nuevo subtítulo «Derecho de libertad sindical y de negociación colectiva» y un nuevo párrafo, del siguiente tenor: «Los conductores de vehículos comerciales en formas atípicas de empleo y los trabajadores informales de vehículos comerciales a menudo se ven privados de su derecho de libertad sindical y de negociación colectiva. Los gobiernos deben asegurar que todos los conductores de vehículos comerciales, independientemente de su situación en el empleo y de si trabajan en el sector formal o informal, puedan disfrutar plenamente de esos derechos fundamentales y habilitantes. Dichos derechos sólo pueden ejercerse en el marco de un sistema que garantice el respeto de los derechos humanos fundamentales».
- 252.** El Vicepresidente empleador consideraba que el contenido de la propuesta ya estaba cubierto de manera más sencilla en el párrafo 39, apartado *a*). Era importante no sobrecargar el texto.
- 253.** El Vicepresidente gubernamental señaló que, si bien ningún gobierno presente se oponía al principio de la libertad sindical, muchos gobiernos tendrían dificultades para abordar específicamente esta necesidad dentro del sector.
- 254.** El secretario del Grupo de los Trabajadores observó que, si bien otras secciones abordaban los principios y derechos fundamentales en el trabajo, la libertad sindical merecía una atención especial, habida cuenta de la seriedad de los conflictos relacionados con su ejercicio, algunos de los cuales implicaban asesinatos. La Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, instaba a los gobiernos a asegurar el respeto de dicho derecho y su libre ejercicio.
- 255.** El Vicepresidente gubernamental cuestionaba la utilidad de citar bases jurídicas completas en las directrices. ¿Deberían incluirse también otros textos internacionales? El Vicepresidente empleador apoyó esta declaración.
- 256.** Tras la celebración de consultas informales, el Vicepresidente trabajador informó de que las partes se habían puesto de acuerdo en incluir en otra parte de las directrices el texto sobre el derecho fundamental relativo a la negociación colectiva. Seguidamente retiró su propuesta.

Párrafo 40

- 257.** El Vicepresidente empleador observó que los apartados no se aplicaban por igual a los empleadores y a las partes de la cadena de transporte. Por consiguiente, propuso añadir «, en la medida en que sea razonable y factible» al final de la oración introductoria. El apartado *b*) debería concluir con las siguientes palabras: «, según disponga la legislación nacional». En el apartado *f*) propuso suprimir «con independencia de su origen étnico o nacional», ya que era sólo uno de múltiples motivos posibles de discriminación. El apartado *g*) debería decir: «promover y aplicar la debida diligencia, de conformidad con el marco para proteger, respetar y remediar de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, a fin de asegurar el respeto de los principios y derechos fundamentales en el trabajo de los conductores de vehículos comerciales». El apartado *h*) debería empezar con las siguientes palabras: «asegurar que, cuando proceda...», es decir, trasladar la expresión «cuando proceda» del final al principio de la oración.

-
- 258.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la inserción en la oración introductoria. En el apartado *b)* de lo que se trataba no era de la legislación nacional, y propuso que en su lugar el párrafo terminase en «documentación sobre contratación». En el apartado *c)* propuso cambiar «o» por «y». La oradora aceptó la supresión del apartado *f)*. En el apartado *g)* se opuso a la supresión efectiva de «marcos adecuados de clasificación, responsabilidad empresarial, diligencia debida y reparación a fin de asegurar el respeto de». Respecto del apartado *h)*, el principio de igualdad de remuneración estaba consagrado en los convenios fundamentales, pero aceptó la supresión propuesta de las dos últimas palabras.
- 259.** El Vicepresidente empleador observó que si el apartado *b)* debía aplicarse a las partes de las cadenas de transporte por carretera, era necesario incluir algún tipo de explicación.
- 260.** El Vicepresidente gubernamental aceptó la propuesta de supresión del apartado *f)*.
- 261.** La Secretaria General observó que no sería aceptable en un texto de la OIT limitar la aplicación del principio de igualdad de remuneración por trabajo de igual valor, que estaba consagrado en muchos textos, incluido un convenio fundamental. Hacer que la expresión «cuando proceda» se aplicase a la igualdad de remuneración en el apartado *h)* era pues inaceptable, excepto en la medida en que pudiese referirse a un salario mínimo establecido. Calificaciones como «en la medida en que sea razonable y factible» eran innecesarios, ya que se trataba de la única práctica recomendada, y deberían retirarse del texto. Alrededor de doce disposiciones se verían afectadas si esta frase se suprimiese en todo el texto de las directrices. Entendía el punto de vista del Grupo de los Empleadores, que deseaba incluir el matiz de que algunas responsabilidades no eran comunes entre las partes sino más bien responsabilidad de una sola, por lo que propuso sustituir «y» por «o».
- 262.** Habida cuenta de los muchos intercambios relacionados con la utilización del término «debería/n» y las numerosas peticiones de definir la distribución de las responsabilidades entre las partes que aparecían en las oraciones donde figuraba, la Secretaria General compartió la opinión del Consejero Jurídico: la utilización de la palabra «debería/n» era una práctica habitual en la formulación de instrumentos no vinculantes jurídicamente, como las recomendaciones. No era necesario referirse a la legislación y la práctica nacionales, ya que los repertorios de recomendaciones prácticas y las directrices no tenían repercusión en la legislación nacional. Además, calificaciones como «cuando proceda» y «cuando sea pertinente» eran innecesarias, ya que las directrices sólo ofrecían prácticas recomendadas. Las directrices, cuando se adoptasen y se publicasen, incluirían una nota explicativa al principio en relación con su repercusión, objetivo, efecto y condición no vinculante desde el punto de vista jurídico.
- 263.** El Vicepresidente empleador aceptó en consecuencia que «cuando proceda» se aplicase únicamente en relación con los salarios mínimos, y referirse a los «conductores de vehículos comerciales asalariados».
- 264.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que en algunos casos, los conductores veían su condición reducida a la de no asalariado para encubrir su situación real en el empleo. Deberían disfrutar de remuneraciones equivalentes a las de sus homólogos asalariados. Por consiguiente, se opuso a la adición. El Vicepresidente trabajador explicó asimismo que la intención de la cláusula era eliminar el vacío legal por el que si una parte cumplía sus tareas, las otras ya no tenían la obligación de actuar. La realidad del sector del transporte por carretera era que en la mayoría de las situaciones cada parte tenía una función que desempeñar. Por consiguiente, propuso conservar «y», y sustituir la adición propuesta de «en la medida en que sea razonable y factible» por «en la medida de su influencia».
- 265.** El Vicepresidente empleador expuso el problema que planteaba el sobrecargar de responsabilidades no apropiadas a las partes de la cadena de transporte por carretera, que no estaban representadas en la Reunión, y sugirió convocar un foro para abordar el impacto de

las cadenas de suministro con este fin. Por consiguiente, rechazó la propuesta del Grupo de los Trabajadores.

- 266.** El Vicepresidente trabajador aceptó la primera adición propuesta, conservando «y» para que el párrafo introductorio dijese lo siguiente: «Los empleadores, las organizaciones de empleadores y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían, en la medida en que sea razonable y factible». La propuesta fue adoptada.
- 267.** En relación con el apartado *b)*, la portavoz del Grupo de los Trabajadores sugirió finalizar la oración después de «documentación sobre contratación y SST», suprimiendo cualquier oración calificativa a partir de «en la medida de lo posible...», y añadir la siguiente segunda oración: «El Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971 (núm. 135) proporciona orientaciones al respecto».
- 268.** La Secretaria General de la Reunión observó que la parte relevante del Convenio era el artículo 2. La formulación del proyecto de directrices se ajustaba plenamente a la formulación del Convenio.
- 269.** El secretario del Grupo de los Empleadores subrayó la importancia de incluir el texto tal y como figuraba en el artículo 2, 3), del Convenio núm. 135. La portavoz del Grupo de los Trabajadores constató que la utilización del texto literal del Convenio era aceptable, y apoyó la propuesta. La propuesta fue adoptada.
- 270.** En relación con el apartado *c)*, el Vicepresidente empleador señaló que la oración debería decir «edad mínima de obtención del permiso para conducir vehículos comerciales y de admisión en el empleo de conductor de esos vehículos» y no «edad mínima de obtención del permiso para conducir vehículos comerciales o de admisión en el empleo de conductor de esos vehículos». La propuesta fue adoptada.
- 271.** En cuanto al apartado *f)*, la portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó la supresión de la oración «, con independencia de su origen étnico o nacional,». La propuesta fue adoptada.
- 272.** Para el apartado *g)*, la Reunión estuvo de acuerdo con la propuesta del Vicepresidente empleador de suprimir «marcos adecuados de clasificación, responsabilidad empresarial, diligencia debida y reparación a fin de asegurar el respeto de».
- 273.** En el apartado *h)*, la portavoz del Grupo de los Trabajadores recordó que la propuesta de insertar «disfruten del principio de» antes de «igualdad de remuneración» no se ajustaba al Convenio sobre la igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100) y sugirió conservar el texto original «asegurar que los conductores de vehículos comerciales disfruten del principio de igualdad de remuneración por trabajo de igual valor». El Vicepresidente empleador señaló que su Grupo daría su acuerdo si se aceptaba su propuesta de añadir «asalariados» después de «conductores de vehículos comerciales».
- 274.** El secretario del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo, en principio, con la inclusión de «asalariados», ya que se ajustaba tanto al Convenio núm. 100 como al Convenio sobre la fijación de salarios mínimos, 1970 (núm. 131). El principio de igualdad de remuneración por trabajo de igual valor se aplicaba a todos los trabajadores. Esto podría haberse expresado con más claridad en el texto.
- 275.** Se insertó un nuevo apartado *i)* como consecuencia del cambio en el párrafo 141, con el texto siguiente «adoptar las medidas adecuadas en relación con sus obligaciones en materia de SST de conformidad con la Recomendación sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 164)».
- 276.** Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 41

- 277.** El Vicepresidente trabajador observó que si bien no estaba cubierta en la sección IV, la Declaración del Centenario de la OIT reconocía la SST como un elemento fundamental para el logro del trabajo decente, y se estaba trabajando para integrar esta consideración en los procedimientos relacionados.
- 278.** El Vicepresidente empleador propuso insertar un nuevo apartado *e)* que dijese: «cumplir las instrucciones proporcionadas para su propia seguridad y salud y para la de los demás, así como los procedimientos relacionados con la seguridad y la salud».
- 279.** El secretario del Grupo de los Trabajadores no estuvo de acuerdo con el nuevo apartado *e)* propuesto. El texto estaba basado en la parte III del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155) y en la Recomendación núm. 164. La parte III del Convenio núm. 155 contenía obligaciones específicas tanto para los empleadores como para los trabajadores y las organizaciones de trabajadores, no exclusivamente para los trabajadores y las organizaciones de trabajadores. El texto sería equilibrado si recogía también las obligaciones de los empleadores en el ámbito de la SST. Deberían incluirse referencias al texto de las partes correspondientes del Convenio y la Recomendación. La portavoz del Grupo de los Trabajadores añadió que las partes pertinentes del Convenio y de la Recomendación no estaban reflejadas en el texto sobre las obligaciones de los gobiernos y los empleadores, sino sólo en las de los conductores de vehículos comerciales y de las organizaciones de trabajadores.
- 280.** El Vicepresidente empleador señaló que, en el párrafo, las obligaciones se imponían a los conductores de vehículos comerciales y a las organizaciones de trabajadores, y que parecía el lugar adecuado para situar el apartado *e)*. Las obligaciones de los empleadores y de los gobiernos estaban enumeradas en los párrafos anteriores. Sería aceptable incluir texto sobre las obligaciones de los empleadores en el párrafo para reflejar, de manera sencilla, que los empleadores tenían la obligación de respetar las normas sobre SST de conformidad con las normas internacionales del trabajo.
- 281.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores indicó que la propuesta era aceptable, y sugirió utilizar la formulación del párrafo 10 de la Recomendación núm. 164 sobre los deberes de los empleadores. La Reunión estuvo de acuerdo, en principio, en añadir un nuevo apartado *e)* y en añadir los cambios que ello comportaría en el párrafo anterior.
- 282.** La Secretaria General propuso el siguiente texto: «adoptar las medidas adecuadas en relación con sus obligaciones en materia de SST de conformidad con la Recomendación núm. 164». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

A. Coerción y trabajo forzoso

Párrafo 42

- 283.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir la primera oración, puesto que no era más que una observación. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la propuesta, ya que ayudaba a explicar el contexto. En el apartado *a)*, iii), propuso sustituir «las dimensiones y el peso» por «las dimensiones, el peso y la carga». La sobrecarga era un peligro para la seguridad grave y frecuente en el sector que existía en muchos países.
- 284.** El Vicepresidente empleador observó que el texto era pesado y que la supresión de la primera oración aligeraría el texto.
- 285.** Ambas propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 43

- 286.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir «y apoyar la creación de capacidad para fomentar la labor conjunta o complementaria de control e inspección por parte de los sindicatos» al final de la primera oración. El experto trabajador de los Países Bajos explicó los antecedentes de la propuesta del Grupo de los Trabajadores. En los Países Bajos su fundación era un órgano sindical que participaba en el control del cumplimiento y en la inspección de la seguridad vial y de cuestiones sociales relacionadas. En la UE tenían autoridad para controlar el cumplimiento de las reglas, ya que con frecuencia podían percatarse y observar cuestiones a las que los gobiernos no tenían acceso. No obstante, el transporte transfronterizo de mercancías constituía un problema para los servicios de inspección.
- 287.** El Vicepresidente gubernamental se opuso a la propuesta. Propuso que la última oración dijese lo siguiente: «Una mayor cooperación, entre otras cosas mediante el intercambio de información entre las autoridades y los servicios de inspección del trabajo, redundaría en una mayor eficacia de las actividades de control del cumplimiento en todos los países en el ámbito del transporte transfronterizo».
- 288.** El Vicepresidente empleador se opuso a la propuesta del Grupo de los Trabajadores, pero apoyó la del Vicepresidente gubernamental.
- 289.** El experto del Gobierno del Brasil observó que la inspección y el control del cumplimiento eran responsabilidades que incumbían a los gobiernos, y no podían trasladarse a otras partes. Los sindicatos podían solicitar inspecciones, pero no podían llevarlas a cabo por sí mismos.
- 290.** En la última sesión, el Vicepresidente trabajador señaló que, habida cuenta del acuerdo alcanzado para la sección XII, A), el párrafo debería conservarse en su formulación inicial. Así quedó decidido.

B. Trabajo forzoso y trabajo infantil

Párrafo 44

- 291.** El Vicepresidente trabajador observó que por «sensibilización» se entendía «actividades de sensibilización».
- 292.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

C. Otros aspectos de los principios y derechos fundamentales en el trabajo aplicables en las operaciones de transporte por carretera

- 293.** El Vicepresidente empleador propuso que el encabezamiento se cambiase por «Otros aspectos de las operaciones de transporte por carretera». La propuesta fue adoptada.

Párrafo 45

- 294.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 46

- 295.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir una oración al final del siguiente tenor: «Los conductores deberían poder recurrir a dichos mecanismos de notificación sin temor a sufrir represalias».

296. El Vicepresidente gubernamental consideraba que también debería incluirse una referencia al principio de confidencialidad, y propuso la siguiente formulación: «Se debería asegurar la confidencialidad, y los conductores de vehículos comerciales que denuncien actos delictivos no deberían ser objeto de ningún tipo de represalia».

297. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

V. Empleo

A. Estadísticas y datos sobre las características de la fuerza de trabajo

Párrafo 47

298. El Vicepresidente empleador propuso sustituir «camioneros» por «conductores de vehículos comerciales» en los apartados *c)*, *e)* y *m)*, e insertar «asalariados y» antes de «no asalariados» en el apartado *m)*. Las propuestas fueron adoptadas.

299. El Vicepresidente gubernamental sugirió sustituir «en particular» en la primera oración por «que pueden incluir, cuando proceda, y/o de conformidad con la legislación nacional», ya que los reglamentos y las soluciones locales podían incidir en la divulgación.

300. La portavoz del Grupo de los Trabajadores pidió a la Secretaria General que proporcionase orientaciones al respecto aportando la opinión del Consejero Jurídico.

301. La Secretaria General de la Reunión reiteró la opinión del Consejero Jurídico de que las directrices no afectaban a la legislación nacional, ya que se trataba de un instrumento no vinculante que proporcionaba orientaciones para los países que deseaban regular el sector.

302. La portavoz del Grupo de los Trabajadores interpretó que la frase «y/o de conformidad con la legislación nacional» no era conforme a la recomendación del Consejero Jurídico. Se opuso a la propuesta del Vicepresidente gubernamental en su conjunto.

303. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir el término «, desglose» en la primera oración antes de «y divulgación». La propuesta fue adoptada.

304. El Vicepresidente gubernamental insistió en que debería existir un cierto grado de flexibilidad habida cuenta de los distintos regímenes jurídicos de los diferentes países. La primera supresión propuesta era aceptable, pero la frase «, que pueden incluir, cuando proceda» debía conservarse. La Reunión estuvo de acuerdo con esta propuesta de compromiso.

305. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 48

306. El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 49

307. El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir «deberían» por «podrían, si procede, y de conformidad con la legislación nacional». La Secretaria General de la Reunión recordó que el documento no era vinculante y era de carácter global, y como «deberían» otorgaba a los gobiernos suficiente flexibilidad en la aplicación, la inclusión de «de conformidad con la legislación nacional» podría tener el efecto de diluir las directrices.

-
- 308.** El Vicepresidente gubernamental retiró la frase «y de conformidad con la legislación nacional» de su enmienda, pero prefería sustituir «deberían» por «podrían, si procede,». La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

B. Escasez y rotación de conductores

Párrafo 50

- 309.** El Vicepresidente empleador propuso que, en el apartado *l)*, se sustituyese «bienestar» por «descanso», el término, tal y como se había traducido al español, sonaba extraño. El Vicepresidente trabajador se opuso a la propuesta, ya que también debían contemplarse las necesidades de saneamiento. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso que el apartado se refiriese a las «instalaciones de bienestar, descanso y estacionamiento protegidas y seguras para los conductores de vehículos comerciales». La propuesta fue adoptada.
- 310.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso suprimir «en largas distancias» en la primera oración, de conformidad con el acuerdo alcanzado en relación con el ámbito de aplicación. La propuesta fue adoptada.
- 311.** El Vicepresidente gubernamental propuso añadir, en la sexta línea, «para aumentar el atractivo del sector, y» después de «promover medidas». La propuesta fue adoptada.
- 312.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir una nueva oración del siguiente tenor: «La limitada participación de las mujeres refleja la incapacidad del sector para dotarse de una fuerza de trabajo plenamente representativa» y añadir, al final del apartado *g)*, el siguiente texto: «, y para la reincorporación a la actividad profesional». Las propuestas fueron adoptadas.
- 313.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir en el apartado *h)* después de «estrés laboral,» la siguiente oración: «suprimiendo los incentivos materiales que llevan a los trabajadores a adoptar comportamientos inseguros en carretera y a conducir durante demasiadas horas seguidas»; era importante, tras las experiencias sufridas en la industria, reconocer que los incentivos materiales provocaban prácticas inseguras, sobre todo en relación con cuestiones relativas a la SST en el transporte por carretera. El secretario del Grupo de los Empleadores se opuso a la propuesta.
- 314.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que, habida cuenta de la falta de apoyo a los cambios propuestos para la segunda parte del apartado *h)*, proponía sustituir «los incentivos materiales que llevan a» por «la presión que lleva a», quedando la oración del siguiente tenor «suprimiendo la presión que lleva a los trabajadores a adoptar comportamientos inseguros en carretera,». La propuesta fue adoptada.
- 315.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso sustituir, en el apartado *o)*, «violencia y acoso» por «violencia, acoso y discriminación» y, después de «género,» añadir «la orientación sexual y la identidad de género,».
- 316.** El experto del Gobierno de Polonia estuvo de acuerdo con la primera propuesta, pero se opuso a la segunda. El experto del Gobierno del Brasil señaló, para que constase en acta, que su Gobierno entendía que «género» significaba «sexo biológico» (femenino o masculino) y se reservaba su postura en relación con el apartado *o)*.
- 317.** La propuesta fue adoptada.
- 318.** El Vicepresidente empleador propuso, en el apartado *p)*, sustituir «mecanismos» por «sistemas». La propuesta fue adoptada.

319. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Estrategia nacional de empleo para paliar la escasez de conductores

Párrafo 51

320. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «, con el objeto de resolver la escasez de conductores,» después de «Convenio núm. 122».

Párrafo 52

321. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 53

322. El Vicepresidente empleador propuso suprimir «crear un fondo con capital inicial para» en el texto introductorio y, en el apartado *d)* suprimir «inversiones inmobiliarias, en particular, a fin de financiar». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 54

323. El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir «subvencionar la compra o instalación de» por «incentivar a las partes de la cadena de transporte por carretera para que introduzcan».

324. La portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que el proyecto sólo proponía la consideración de dichos subsidios, eran los gobiernos los que tenían que decidir por sí mismos. El nuevo texto iría bien como adición, pero no como sustitución.

325. El Vicepresidente gubernamental era de la opinión de que los dispositivos de seguridad eran beneficiosos para todos, por lo que debería alentarse a todas las partes a proporcionarlos.

326. El secretario del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo con el Grupo de los Trabajadores. Propuso añadir «por medios financieros» después de «incentivar» en el nuevo texto propuesto. El Vicepresidente gubernamental se opuso a esta propuesta, que fue retirada.

327. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada por el Vicepresidente gubernamental.

Párrafo 55

328. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

C. Diversidad e imagen del sector

Párrafo 56

329. El Vicepresidente gubernamental propuso combinar el texto introductorio del párrafo con el párrafo 58 y suprimir los apartados. Ello conllevaría situar todo el párrafo 58 después de «Los gobiernos y los interlocutores sociales deberían».

330. El Vicepresidente trabajador, apoyado por el Vicepresidente empleador, se opuso a la supresión de los apartados, y no veía la utilidad de la combinación propuesta. El Vicepresidente gubernamental retiró su propuesta de suprimir los apartados, pero mantuvo su propuesta de trasladar el párrafo 58. La propuesta fue adoptada.

331. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso que la segunda oración continuase del siguiente modo: «Los gobiernos y los interlocutores sociales deberían centrarse en el logro de una mayor diversidad entre los conductores de vehículos comerciales en relación con el género, el origen étnico y otros aspectos. Es necesario reforzar y mantener medidas para eliminar los prejuicios y la discriminación, de conformidad con los principios de igualdad de oportunidades y de trato en materia de empleo y ocupación establecidos en el Convenio núm. 111».

332. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 57

333. El Vicepresidente empleador propuso suprimir «la documentación y el seguimiento» en el apartado *a)*. La portavoz del Grupo de los Trabajadores prefería conservar como mínimo «y el seguimiento». La enmienda fue adoptada en su forma subenmendada.

334. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «integrales» después de «planes» en el apartado *d)*. La propuesta fue adoptada.

335. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 58

336. Este párrafo se trasladó al párrafo 56, como se ha descrito antes.

Párrafo 59

337. El Vicepresidente gubernamental propuso que el apartado *a)* fuese del siguiente tenor: «adoptar medidas para formar e integrar en el sector a un mayor número de mujeres y de personas pertenecientes a los demás grupos insuficientemente representados». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 60

338. El Vicepresidente empleador propuso añadir «en la medida de lo posible» después de «deberían» en la primera línea. La portavoz del Grupo de los Trabajadores reiteró que, «debería» siempre integraba la idea de «en la medida de lo posible». La propuesta fue retirada.

339. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso situar «y gratuitos» después de «accesibles», en el apartado *a)*. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 61

340. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir la referencia al Convenio sobre los trabajadores con responsabilidades familiares, 1981 (núm. 156). La portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que el Convenio estaba en vigor, por lo que resultaba útil incluir una referencia.

341. La Secretaria General, en respuesta al Vicepresidente empleador, explicó que el Convenio era importante y había sido ratificado por muchos países, por lo que, a su juicio, estaba justificado incluir una referencia.

342. El Vicepresidente empleador propuso, en consecuencia, situar un punto después de «trato», e indicar sencillamente que el Convenio «proporciona orientaciones pertinentes a este respecto». Así quedó acordado.

343. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 62

344. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

D. Modalidades de empleo

Párrafos 63 y 64

345. Los párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

Párrafo 65

346. El Vicepresidente empleador observó que el párrafo era idéntico a la primera parte del párrafo 24, por lo que podía suprimirse. La propuesta fue adoptada y el párrafo fue suprimido.

Párrafo 66

347. El Vicepresidente empleador propuso suprimir la referencia a la Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198). La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos nuevos

348. El Vicepresidente trabajador propuso insertar un nuevo subtítulo del siguiente tenor: «Transición de la economía informal a la economía formal» y añadir dos párrafos nuevos, fruto de las negociaciones con el Grupo de los Empleadores:

En consonancia con la Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015 (núm. 204), en algunos países es necesario poner un firme empeño en facilitar la transición de los conductores de vehículos comerciales de la economía informal a la economía formal. Para que ello surta efecto, es preciso que los gobiernos y los interlocutores sociales colaboren en la definición y el cumplimiento de una serie de metas sucesivas, así como en la realización de evaluaciones proactivas periódicas de esos esfuerzos conjuntos. Esa transición pasa por elevar los niveles de cualificación de los conductores de vehículos comerciales del sector informal para que sea posible su cualificación como conductores profesionales y, por ende, su plena integración en la economía formal.

Los gobiernos deberían crear un entorno propicio para que los empleadores y los trabajadores ejerzan su derecho de organización y de negociación colectiva y participen en el diálogo social en el marco de la transición a la economía formal. Al elaborar dicho entorno, los Miembros deberían celebrar consultas con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores y promover la participación activa de dichas organizaciones, las cuales deberían incluir en sus filas, de acuerdo con la práctica nacional, a los representantes de las organizaciones constituidas por afiliación que sean representativas de los trabajadores y a las unidades económicas de la economía informal.

349. La propuesta fue adoptada.

Párrafo 67

- 350.** El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 68

- 351.** El Vicepresidente empleador propuso sustituir «siguen siendo sumamente frecuentes» por «ocurren en ocasiones», y sustituir «garantizar» por «mejorar». La segunda propuesta fue adoptada.
- 352.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideraba que dicha falta de documentación estaba generalizada y era de sobra conocida. El Vicepresidente empleador propuso, en consecuencia, que el texto dijese simplemente «suelen darse». La propuesta fue adoptada.
- 353.** El experto del Gobierno del Brasil, hablando en nombre de los expertos gubernamentales, propuso suprimir la frase «de numerosos países» y la nota al pie que llevaba. La propuesta fue adoptada.
- 354.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 69

- 355.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso insertar «preferiblemente mediante un contrato por escrito redactado en un idioma que el conductor del vehículo pueda entender» después de «período de prueba», y añadir una oración al final que dijese: «Esas condiciones también deberían reflejar lo dispuesto en los convenios colectivos vigentes». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 70

- 356.** El Vicepresidente empleador propuso, en el apartado *c)*, sustituir «el período de vigencia y/o la frecuencia contractual» por «la duración y la fecha de inicio y finalización del contrato» y en el apartado *e)* de sustituir «la remuneración o a las tarifas» por «los pagos». Las propuestas fueron adoptadas.
- 357.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso, en el apartado *d)*, sustituir «la remuneración o las tarifas pagaderas» por «los importes y los regímenes de pago que se deben liquidar». La propuesta fue adoptada.
- 358.** El Vicepresidente empleador propuso, en el apartado *h)*, sustituir «cobertura» por «información». A título de compromiso, la portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso que la frase fuera «información sobre la cobertura». La propuesta fue adoptada.
- 359.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir el apartado *j)*. La propuesta fue adoptada.
- 360.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

VI. Condiciones de trabajo

Párrafo 71

- 361.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir la primera oración, ya que, básicamente, reiteraba la esencia de los párrafos 26 y 38. La propuesta fue adoptada.

362. El Vicepresidente empleador sugirió sustituir «y podrían conducir a prácticas arriesgadas e insostenibles» por «y que pueden tener un impacto notable en las prácticas laborales en el sector». La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la sustitución.

363. El Vicepresidente empleador retiró su propuesta, y sugirió sustituir «pueden conducir a» por «podrían conducir a». La propuesta fue adoptada.

364. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 72

365. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir la tercera oración. La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 73

366. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir la frase «, en particular las relativas a la SST, la remuneración, el pago y el tiempo de trabajo,». La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la supresión, ya que la sección en su conjunto sentaba las bases para la consideración de las cuestiones relativas a la remuneración. El Vicepresidente empleador apoyó la propuesta, ya que la especificación aportaba poco al texto. La supresión propuesta fue adoptada.

367. El Vicepresidente empleador propuso añadir una nueva oración en la sexta línea, después de «legislación nacional», a saber: «En el caso de los trabajos y los servicios de transporte transfronterizo, debería promoverse la igualdad de remuneración».

368. La Secretaria General observó que esta oración no sería aceptable en un texto de la OIT, el principio de la «igualdad de remuneración por trabajo de igual» estaba consagrado en un convenio fundamental, por lo que era una regla que todos los Estados Miembros debían aplicar. No se trataba de abordar el tema limitándose a «promoverlo», ya que ello rebajaría la condición de una disposición que era obligatoria para todos los gobiernos. El Vicepresidente gubernamental retiró la propuesta.

369. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

A. Remuneración y tarifas

Coordinación de los transportes

Párrafo 74

370. El Vicepresidente empleador propuso suprimir la segunda oración, puesto que la remuneración y las tarifas eran dos cuestiones distintas. El título de la subsección «Coordinación de los transportes» también era difícil de entender. Los párrafos 74 a 76 sólo abordaban la remuneración.

371. La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideró que esta sección afectaba a cuestiones fundamentales sobre las cuales era necesario el diálogo, en particular la relación entre los conductores asalariados y los conductores no asalariados. Era esencial que los interlocutores sociales apoyasen el principio de que los conductores deberían recibir una remuneración apropiada y justa, que a su vez eliminaría el incentivo de adoptar comportamientos inseguros. A este respecto, el Grupo de los Trabajadores tenía importantes propuestas que hacer para la siguiente sección sobre remuneración y tarifas.

372. El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo en que era necesario un diálogo serio sobre estas cuestiones. No obstante, el Grupo de los Empleadores creía, en principio, que no estaba justificado reclamar que fuese legítimo el establecimiento por los gobiernos de tarifas uniformes mínimas para los trabajadores en el sector; debería darse cabida a la libre competencia en el mercado de trabajo. En su propio país, las empresas se habían manifestado durante años en contra de ese tipo de tarifas para reducir los costos, sin éxito. Aceptó que era necesario proteger la remuneración a través de un salario mínimo general, pero era injusto poner al mismo nivel a los trabajadores asalariados y a los no asalariados dentro del sector.
373. El Vicepresidente trabajador reiteró que se trataba de una cuestión fundamental. La víspera, los expertos trabajadores habían puesto a disposición una serie de estudios sobre sistemas de remuneración y su relación con la seguridad que establecían un vínculo claro entre los salarios bajos y la incidencia de accidentes como resultado de comportamientos poco seguros, un vínculo reconocido tanto en los círculos académicos como en los judiciales. El Grupo de los Empleadores parecía sugerir que era necesario establecer algún tipo de distinción que, de hecho, hiciese imposible que todos los trabajadores en el sector disfrutasen de una remuneración apropiada compatible con la seguridad. Para los propietarios-conductores, la recuperación de los costos era fundamental, cualquier tratamiento por separado de los mismos pondría en tela de juicio la seguridad de sus operaciones. La presión a la baja ejercida en un grupo supondría presión a la baja en todos. Así pues, las cuestiones relativas a la remuneración y las tarifas, habida cuenta de su conexión probada con la seguridad, eran decisivas para la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera. El objetivo debería ser una remuneración justa y segura para todos los conductores, y los gobiernos deberían velar por que las tarifas se fijasen a un nivel adecuado a fin de que se eliminasen los incentivos que promovían comportamientos inseguros. La UE había reconocido implícitamente este principio en sus Directivas. Por consiguiente, las directrices deberían proporcionar orientaciones a los gobiernos sobre el modo de promover la seguridad a través de una remuneración justa, una cuestión que también redundaba en interés de los empleadores.
374. El experto del Gobierno del Brasil observó que unas tarifas fijas no eran necesariamente la mejor solución. No obstante, el Vicepresidente trabajador había hecho una afirmación que cabía destacar: era necesario establecer parámetros para el cálculo de unas tarifas seguras. Los conductores no asalariados debían ser objeto de especial consideración.
375. El debate sobre la sección relativa a la remuneración y las tarifas se pospuso hasta que el grupo informal convocado a tal efecto hubiese alcanzado un acuerdo sobre el contenido.
376. Tras la celebración de discusiones informales, se decidió sustituir la sección «A. Remuneración y tarifas» (párrafos 74 a 80) por un texto nuevo, bajo el epígrafe «A. Pagos sostenibles», acordado entre el Grupo de los Empleadores, el Grupo de los Trabajadores y varios expertos gubernamentales. El texto nuevo reza como sigue (los números de párrafo son los que aparecen en el texto final adoptado y se indican para facilitar la consulta):

A. Pagos sostenibles

73. La remuneración de los conductores de vehículos comerciales asalariados y no asalariados debería ser sostenible y tomar en consideración los objetivos de aumentar el atractivo y la sostenibilidad del sector.
74. Los gobiernos deberían controlar la proporción de mercancía y de pasajeros transportados por conductores de vehículos comerciales no asalariados con objeto de determinar los riesgos que la situación pueda presentar.

Pagos a los conductores de vehículos comerciales no asalariados

75. Por medio de la normativa nacional, los gobiernos deberían velar por que los contratos de los conductores de vehículos comerciales no asalariados sean transparentes, y por que las

facturas o las solicitudes de pago se abonen en un plazo máximo de treinta días (de acuerdo con el inciso i) del párrafo 69).

76. En consulta con los interlocutores sociales y las partes de la cadena del transporte por carretera, los gobiernos deberían establecer mecanismos para alentar que la recuperación de costos de los conductores de vehículos comerciales no asalariados sea predecible, adoptando medidas destinadas a apoyar:
- a) la recuperación de los costos fijos — costos fijos habituales o costos empresariales anuales que una empresa debe pagar todos los años, independientemente de cuántos kilómetros haya recorrido un vehículo;
 - b) la recuperación de los costos variables — costos empresariales variables habituales, a saber, costos que varían en función de cuántos kilómetros se han recorrido (como el combustible y los neumáticos);
 - c) el pago del trabajo personal según el nivel del salario mínimo nacional, o por encima de éste, según lo que se establece en el párrafo 78;
 - d) el rendimiento de la inversión, y
 - e) la remuneración por actividades de conducción y actividades laborales accesorias distintas de la conducción, como se define en el párrafo 81.
77. Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían promover, en la legislación y en la práctica, una remuneración adecuada y pagos sostenibles para los conductores de vehículos comerciales. Ello debería acompañarse de medidas para el control del cumplimiento con objeto de luchar contra el exceso de carga y el exceso de peso en los vehículos de transporte comercial.

Pagos a los conductores de vehículos comerciales asalariados

78. En los países donde existe un salario mínimo oficial, la cuantía del mismo debería determinarse con arreglo al Convenio sobre la fijación de salarios mínimos, 1970 (núm. 131).
79. Cuando tal salario no se haya publicado oficialmente, los gobiernos deberían instituir, en consulta con los interlocutores sociales, mecanismos para fijar los salarios y demás condiciones de los conductores de vehículos comerciales asalariados. A tal efecto, también deberían tenerse en cuenta los criterios de remuneración adecuada e igual remuneración por trabajo de igual valor, y los factores sectoriales y sociales.
80. A la hora de fijar los salarios mínimos de los conductores de vehículos comerciales asalariados, los gobiernos deberían:
- a) contar con la participación directa de los interlocutores sociales en la elaboración de todas las disposiciones necesarias;
 - b) prever las contribuciones para las prestaciones sociales, como la cobertura de los seguros de accidentes de los trabajadores, y
 - c) integrar la remuneración por actividades de conducción y actividades laborales accesorias distintas de la conducción definidas en el párrafo 81.
81. En el cálculo de las tarifas de los conductores de vehículos comerciales asalariados también se debería tomar en consideración la remuneración del tiempo empleado en actividades laborales accesorias distintas de la conducción que sean razonablemente necesarias, como:
- a) el tiempo necesario para la preparación y el mantenimiento de un conductor de vehículos comerciales;
 - b) el tiempo empleado en relación con las cargas que el conductor vaya a transportar, y
 - c) el resto del tiempo empleado en el viaje de transporte por carretera.
82. Los gobiernos deberían instaurar un sistema de inspección adecuado, que esté facultado para investigar los principios relativos a la «cadena de responsabilidades» a fin de verificar si esas tarifas se documentan y aplican de manera efectiva, y para tomar las medidas oportunas en caso de infracción.

-
- 377.** El Vicepresidente gubernamental propuso un texto nuevo para el párrafo 75 del siguiente tenor: «En aras de la transparencia, los contratos de los conductores de vehículos comerciales deberían formularse en el marco de la legislación nacional». El texto introductorio del párrafo 76 debería decir: «Los gobiernos deberían alentar el diálogo social entre los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transportes a fin de promover una recuperación de los costos de los conductores de vehículos comerciales no asalariados que sea predecible mediante el establecimiento de disposiciones que apoyen:». En el apartado *b)* debería añadirse un inciso vi) del siguiente tenor: «las facturas o las solicitudes de pago deben abonarse en un plazo máximo de treinta días».
- 378.** El experto del Gobierno del Brasil sugirió que el texto introductorio del párrafo 76 dijese: «Los gobiernos deberían establecer el diálogo social entre los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transportes a fin de promover una recuperación de los costos de los conductores de vehículos comerciales no asalariados que sea predecible mediante el establecimiento de disposiciones que apoyen:». La Secretaria General de la Reunión propuso sustituir «el diálogo social» por «mecanismos de diálogo social».
- 379.** El Vicepresidente trabajador señaló que el objetivo era establecer la recuperación de los costos a través de mecanismos de diálogo social más que a través de mecanismos aislados. El Vicepresidente empleador secundó los comentarios del Grupo de los Trabajadores y se hizo eco de las inquietudes del Grupo Gubernamental.
- 380.** El Vicepresidente trabajador señaló que el Grupo de los Trabajadores y el Grupo de los Empleadores habían alcanzado un acuerdo en el sentido de que la recuperación de los costos debía hacerse a través de mecanismos apropiados. El problema no eran los mecanismos de diálogo social en sí, pero el objetivo era asegurar que los mecanismos utilizados redundasen efectivamente en la recuperación de los costos.
- 381.** El Vicepresidente empleador explicó que el tema se había debatido en detalle, era extremadamente delicado tanto para el Grupo de los Empleadores como para el de los Trabajadores, tenía una historia que se remontaba muchos años atrás en la OIT, y que la solución acordada entre las partes había supuesto una ingente labor y algunas concesiones. Las alteraciones propuestas por el Vicepresidente gubernamental no eran necesarias y, en aras de alcanzar un consenso, pidió que se retirasen.
- 382.** El Vicepresidente trabajador apoyó la declaración del Vicepresidente empleador. La formulación del texto existente era preferible, sobre todo habida cuenta del tiempo y conocimientos especializados dedicados a su redacción. Las sugerencias del Grupo Gubernamental eran lógicas, pero en gran parte ya estaban cubiertas en otras partes del texto. Pidió al Grupo Gubernamental que reconsiderase las enmiendas propuestas. El Vicepresidente empleador apoyó esta declaración.
- 383.** El Vicepresidente gubernamental explicó que su Grupo sólo pretendía mejorar el texto, pero habida cuenta de las posturas expresadas por los otros Vicepresidentes, retiró las propuestas.
- 384.** El nuevo texto fue adoptado.

Párrafo 81

- 385.** El Vicepresidente empleador propuso sustituir «tarifas» por «salarios» y suprimir el texto después de «en caso de infracción». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

B. Tiempo de trabajo y tiempo de conducción

Párrafo 82

- 386.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir las referencias al Convenio y a la Recomendación. El primero no había sido ratificado ampliamente, por lo que se había seleccionado para su revisión. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la supresión, ya que se trataba de los instrumentos en vigor más actualizados, y el simple hecho de que estuviesen seleccionados para ser revisados no era razón para no tenerlos en cuenta.
- 387.** La Secretaria General propuso que, habida cuenta de los problemas que estaba planteando la inclusión de referencias individuales específicas a normas internacionales del trabajo, debería añadirse un nuevo anexo que incluyese la lista de todas las normas pertinentes a título de referencia. Los convenios sectoriales a menudo se dejaban de lado porque los gobiernos tendían a centrarse en instrumentos aplicables en un sentido más amplio. El Vicepresidente empleador aceptó la propuesta.
- 388.** La Secretaria General Adjunta de la Reunión explicó que un instrumento seleccionado para su revisión no estaba considerado obsoleto, por lo que seguía abierto a la ratificación. Muchos instrumentos estaban siendo objeto de revisión debido a sus bajos niveles de ratificación con miras a suprimir elementos que la obstaculizaban. Dado que el proceso de revisión podía llevar muchos años, era preferible mantener la referencia al Convenio y a la Recomendación en el texto.
- 389.** El secretario del Grupo de los Empleadores aceptó esta explicación sobre la situación de los instrumentos mencionados en el párrafo, y estaba dispuesto a aceptar su inclusión. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 83

- 390.** El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 84

- 391.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir «en largas distancias». El Vicepresidente gubernamental propuso que, en su lugar, se trasladase para que sólo calificase el transporte de pasajeros. La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 85

- 392.** El Vicepresidente empleador propuso que la referencia se trasladase al nuevo anexo propuesto. La portavoz del Grupo de los Trabajadores prefería conservar el párrafo, punto de vista que compartía el Vicepresidente gubernamental.
- 393.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 86

- 394.** El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir la primera oración. La propuesta no fue adoptada.
- 395.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir «seriamente» en la segunda oración. La propuesta fue adoptada.
- 396.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideraba que, en el contexto que les ocupaba, el texto no debería referirse a «tarifas mínimas justas» sino a «tarifas sostenibles».

-
397. El Vicepresidente empleador sugirió, en su lugar, suprimir «, y de fijar reglas que permitan fijar tarifas de remuneración sostenible». La propuesta fue adoptada.
398. El Vicepresidente empleador propuso finalizar el párrafo en «conductores de vehículos comerciales no asalariados», ya que las cuestiones que se abordaban en la última frase ya se habían resuelto en los párrafos nuevos sobre pagos sostenibles. La propuesta fue adoptada.
399. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 87

400. El Vicepresidente gubernamental propuso reformular el párrafo del siguiente modo: «Los gobiernos deberían combinar la legislación sobre el tiempo de conducción y de trabajo en el sector del transporte con una estrategia junto a los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera para facilitar la afectación de bienes inmuebles y tecnología a la construcción y/o mejora de instalaciones de bienestar y de estacionamiento seguro para vehículos comerciales».
401. La portavoz del Grupo de los Trabajadores no estuvo de acuerdo con la propuesta, pero en aras del compromiso la aceptó a condición de que se añadiese «zonas de» antes de «estacionamiento seguro». La propuesta fue adoptada.
402. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 88

403. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir la referencia «, de conformidad con la sección XII de las presentes directrices» y los párrafos relacionados, ya que el párrafo abordaba los mecanismos voluntarios y no el control del cumplimiento. Estas dos cuestiones no deberían vincularse. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

VII. Seguridad y salud en el trabajo

A. Disposiciones generales

Párrafo 89

404. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir las palabras «y las colisiones», pues consideraba que eran innecesarias. La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 90

405. El Vicepresidente empleador propuso añadir el siguiente texto al final del texto introductorio: «en la medida en que corresponda a sus responsabilidades».
406. El Vicepresidente gubernamental propuso, en su lugar, añadir «en el ámbito de sus competencias».
407. La Secretaria General observó que el término «deberían» conllevaba la noción de responsabilidad y que las directrices no eran un instrumento vinculante. Técnicamente, el texto adicional no era necesario. Las directrices tenían aspiraciones y por consiguiente deberían ser ambiciosas. Era una necesidad manifiesta contar con una voluntad política fuerte en el contexto de la SST.

-
408. El Vicepresidente empleador aceptó la explicación de la Secretaria General, pero consideraba que la adición propuesta debía conservarse. El Vicepresidente trabajador compartía el enfoque de la Secretaria General. Pero aceptaba la propuesta hecha por el Vicepresidente gubernamental.
409. El secretario del Grupo de los Empleadores señaló que su Grupo era flexible en cuanto a la formulación, pero que la inclusión seguía siendo importante para ellos. No estaban de acuerdo en que la adición fuese innecesaria y no veían qué problema planteaba el mantenerla. La propuesta fue adoptada.
410. El Vicepresidente trabajador propuso añadir «, un enfoque de la SST que incorpore las cuestiones de género» después de «en el transporte» en el apartado b). La propuesta fue adoptada.
411. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir un apartado inicial nuevo del siguiente tenor: «elaborar y aplicar protocolos de SST, de conformidad con el Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 187);». La propuesta fue adoptada.
412. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir el apartado c). La propuesta fue adoptada.
413. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo nuevo

414. El Vicepresidente trabajador propuso insertar un párrafo nuevo después del párrafo 89 del siguiente tenor: «A los efectos de la gestión de la seguridad y salud en el trabajo y la seguridad vial, los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían aplicar las salvaguardias reglamentarias en el ámbito de la SST o salvaguardias equivalentes a los conductores de vehículos comerciales en el curso de sus labores de transporte por carretera, con independencia de dónde y cuándo tengan lugar».
415. El Vicepresidente empleador propuso añadir «a las salvaguardias reglamentarias en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo» después de «salvaguardias equivalentes». Cuando las salvaguardias estuviesen previstas en la legislación, podían y deberían proporcionarse en otras formas.
416. El experto del Gobierno del Brasil preguntó si el Grupo de los Empleadores había pensado en protecciones del tipo que establecía la Ley de los Estados Unidos sobre SST (OSHA). El Vicepresidente empleador contestó que si los reglamentos eran inadecuados, era necesario prever algo más para ampliar la protección.
417. El Vicepresidente trabajador consideraba que la adición propuesta era innecesaria, ya que no hacía más que aportar incertidumbre y la posibilidad de confusión.
418. La Secretaria General propuso el siguiente texto: «deberían aplicar las salvaguardias reglamentarias en el ámbito de la SST o salvaguardias equivalentes». El Vicepresidente empleador aceptó la propuesta.
419. El Vicepresidente trabajador se opuso a la idea de equivalencia por la noción de incertidumbre que introducía, y sugirió sustituir la «o» por una «y» como fórmula conciliatoria.
420. El experto del Gobierno del Brasil pidió que se aclarase la referencia a «tiempo de trabajo y tiempo de conducción» y su relación con las inspecciones del trabajo.

421. El Vicepresidente trabajador observó que el Grupo de los Empleadores había mostrado su acuerdo con poner «y» y no «o». El Vicepresidente gubernamental propuso, en su lugar, poner «y/o». El secretario del Grupo de los Empleadores quería que se incluyese la «o».

422. Habida cuenta de las limitaciones de tiempo y la ausencia de acuerdo, el Vicepresidente trabajador retiró la propuesta de nuevo párrafo.

Párrafo 91

423. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 92

424. El Vicepresidente empleador propuso sustituir «colisiones» por «accidentes».

425. La Secretaria Ejecutiva señaló que la aplicación del cambio en todo el documento ocasionaría conflictos con la terminología internacional. Por «colisión» se entendía una situación que podía haberse evitado, mientras que un «accidente» incluía incidentes derivados de circunstancias imprevistas e inevitables.

426. El Vicepresidente empleador retiró la propuesta. El Vicepresidente trabajador propuso utilizar los dos términos, ya que ambos eran pertinentes. También propuso añadir «estrés térmico,» antes de «violencia» en la lista de factores de riesgo. Las propuestas fueron adoptadas.

427. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 93

428. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

B. Sistemas de gestión de la seguridad

Párrafo 94

429. El Vicepresidente gubernamental propuso trasladar «en largas distancias» para que calificase el «transporte de pasajeros», como en el resto del documento. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 95

430. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 96

431. El Vicepresidente gubernamental propuso insertar una oración nueva en el párrafo 96 que dijese: «Estas políticas deberían servir como mínimo para determinar y evaluar los riesgos e incluir un sistema de gestión de medidas de prevención y corrección». La propuesta fue adoptada, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 97

432. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

C. Seguridad de los conductores

Disposiciones generales

Párrafo 98

433. El Vicepresidente trabajador propuso dos inserciones, en primer lugar «, los trastornos provocados por las vibraciones transmitidas al cuerpo entero,» después de «trastornos musculoesqueléticos» y, en segundo lugar, después de «temperaturas extremas,», añadir: «problemas de salud reproductiva, como». Las propuestas fueron adoptadas.
434. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir la tercera oración en su totalidad con objeto de dar mayor margen a la interpretación. El Vicepresidente trabajador no estuvo de acuerdo con la supresión propuesta, ya que consideraba que los ejemplos eran útiles. La propuesta fue retirada.
435. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 99

436. El Vicepresidente trabajador propuso sustituir «las políticas y normativas» por «las legislaciones, los reglamentos y las políticas». La propuesta fue adoptada.
437. El Vicepresidente empleador propuso añadir «, en la medida en que corresponda a sus responsabilidades,» al final del párrafo introductorio; añadir «normalizada» después «capacitación» en el apartado *a)*, y suprimir la referencia al Convenio sobre el peso máximo, 1967 (núm. 127) en el apartado *b)*.
438. El Vicepresidente trabajador aceptó la propuesta de añadir «normalizada», pero se opuso a las otras enmiendas propuestas por el Grupo de los Empleadores. La primera propuesta fue adoptada.
439. El Vicepresidente empleador propuso añadir «, longitud o altura» después de «peso» en el apartado *b)*. La propuesta fue adoptada.
440. El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir el apartado *d)* por «la utilización de cinturones de seguridad» que no afectaba al texto en español. La propuesta fue adoptada.
441. El Vicepresidente trabajador propuso, en el apartado *e)*, sustituir «equipos de protección personal» por «equipos de protección personal (EPP) por los trabajadores como último recurso (tras haberse aplicado otros procedimientos de control) y»; suprimir «en virtud de la legislación nacional»; sustituir «deban entregarse mercancías» por «las recogidas y las entregas de mercancías deban realizarse», y sustituir «exijan el uso de este equipo» por «los requieran». Las propuestas fueron adoptadas.
442. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso, añadir «y el deber de informar a los supervisores» al final del apartado *h)*. La propuesta fue adoptada.
443. El Vicepresidente empleador propuso añadir «regulares» después de «controles» en la primera línea del apartado *k)*.
444. El Vicepresidente gubernamental sugirió añadir «de conformidad con el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el tratamiento de cuestiones relacionadas con el alcohol y las drogas en el lugar de trabajo*» en el apartado *k)*, después de «vehículos comerciales». El Vicepresidente trabajador no estaba seguro de si la referencia al Repertorio de recomendaciones prácticas era apropiada. La propuesta fue retirada.

-
445. El Vicepresidente empleador propuso retomar texto de las Conclusiones de 2015 e incluirlo en un nuevo apartado situado al final que dijese: «*l*) los exámenes médicos iniciales y periódicos deberían ser obligatorios para todos los conductores de vehículos comerciales. Estos exámenes y pruebas de abuso de sustancias deberían realizarse periódicamente y de manera equitativa y confidencial».
446. El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir «médicos» por «de laboratorio», ya que se trataba de pruebas sencillas que no requerían de la implicación de doctores en medicina. El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo en que «médicos» era un término demasiado amplio. En cuanto al término «regulares», le parecía impreciso y planteaba preguntas en cuanto a la naturaleza de las pruebas.
447. El experto del Gobierno del Brasil añadió que en el Brasil las analíticas para los conductores eran obligatorias desde 2015, y que esta práctica estaba obteniendo buenos resultados. La periodicidad también era importante.
448. Tras discutir la cuestión, se acordó adoptar la propuesta del Grupo de los Empleadores de añadir «, en la medida en que corresponda a sus responsabilidades» en el texto introductorio.
449. El Vicepresidente empleador, refiriéndose al apartado *k*), dijo que prefería conservar el término «regulares» y retirar la referencia al instrumento de la OIT.
450. El Vicepresidente gubernamental preguntó qué significaba «regulares» en el contexto de las pruebas. El Vicepresidente empleador explicó que las pruebas debían realizarse en intervalos regulares, pero propuso utilizar «periódicos» en su lugar. La propuesta fue adoptada.
451. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso al nuevo apartado *l*) propuesto. El Vicepresidente empleador explicó que el nuevo apartado versaba sobre una cuestión que afectaba a la seguridad vial; prefería conservar «médicos» ya que «de laboratorio» limitaba el ámbito de aplicación. La portavoz del Grupo de los Trabajadores mantuvo su oposición al texto propuesto. Tras el debate posterior se decidió retirar la propuesta de añadir un nuevo apartado *l*)
452. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Violencia, acoso y estrés

Párrafo 100

453. El Vicepresidente empleador propuso que el párrafo añadiese, después de «situación contractual», el siguiente texto del artículo 2 del Convenio núm. 190: «y los individuos que ejercen la autoridad, las funciones o las responsabilidades de un empleador».
454. A juicio del Vicepresidente trabajador debía reproducirse el texto completo del artículo 2, sin la referencia a «todos los sectores». Así pues, la segunda oración debería decir:
- Estos instrumentos protegen al conjunto de los trabajadores y a otras personas en el mundo del trabajo, con inclusión de los trabajadores asalariados según se definen en la legislación y la práctica nacionales, así como a las personas que trabajan, cualquiera que sea su situación contractual, las personas en formación, incluidos los pasantes y los aprendices, los trabajadores despedidos, los voluntarios, las personas en busca de empleo y los postulantes a un empleo, y los individuos que ejercen la autoridad, las funciones o las responsabilidades de un empleador.
455. La propuesta recibió el apoyo del experto del Gobierno del Brasil, y fue adoptada. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 101

456. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 102

457. El Vicepresidente empleador propuso añadir el siguiente texto al final del texto introductorio: «en la medida en que corresponda a sus responsabilidades». El Vicepresidente trabajador se opuso a la propuesta por las razones antes expuestas, pero en aras de un compromiso, la aceptó. La propuesta fue adoptada.

458. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir, en el apartado *b)* «y a sus familiares inmediatos».

459. El Vicepresidente trabajador se opuso firmemente a la propuesta. Como ilustraba el trágico accidente del que había hablado el primer día, los accidentes podían afectar profundamente a los miembros de la familia. Muchas empresas habían proporcionado ese tipo de apoyo a las familias. Preocuparse por estas familias no era sólo responsabilidad de los gobiernos, sino una obligación moral para todos.

460. El Vicepresidente empleador apoyó al Vicepresidente trabajador, pero se preguntó cómo podían los empleadores gestionar adecuadamente el estrés.

461. El Vicepresidente trabajador propuso en su lugar una formulación del siguiente tenor: «y, en la medida de lo razonable, a sus familiares inmediatos». La propuesta fue adoptada.

462. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir, al final del apartado *b)* el siguiente texto «Las pausas deben estar protegidas y los conductores de vehículos comerciales deben poder disponer libremente de su tiempo durante sus pausas». Esto significaba concretamente que eran libres de dejar sus vehículos si lo deseaban. El Vicepresidente empleador aceptó la propuesta, a condición de que se estipulase que las pausas estaban protegidas si eran «prudenciales». El Vicepresidente trabajador propuso que el texto del inicio fuese del siguiente tenor: «Las pausas prudenciales deben...». Estas propuestas fueron adoptadas.

463. El Vicepresidente trabajador propuso añadir, «, como los programas de promoción en favor de la mujer» en el apartado *d)*, después de «víctimas y testigos», y «cuando proceda» después de «implicando» suprimiendo «en su caso». La propuesta fue adoptada.

464. El Vicepresidente gubernamental sugirió añadir «de conformidad con la legislación nacional» después de «vehículos comerciales», en el inciso *ii)* del apartado *f)*, y suprimir «que genera unas cargas financieras excesivas para los conductores, los empleadores y las partes de la cadena de transporte por carretera que explotan los vehículos o contratan su uso», ya que la explicación era innecesaria. El Vicepresidente empleador y el Vicepresidente trabajador preferían el texto original.

465. El Vicepresidente gubernamental consideró que era inapropiado que las directrices abordasen «procesos penales», que estaban regulados por los códigos penales.

466. El Vicepresidente trabajador explicó que las directrices eran ambiciosas, la intención era persuadir a los gobiernos de mostrar comprensión.

467. La propuesta fue adoptada y el párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 103

468. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Exposición a las sustancias químicas y a las radiaciones

469. El Vicepresidente trabajador propuso sustituir el encabezamiento por «Prevención de la exposición a productos químicos, radiaciones y otras sustancias peligrosas». La propuesta fue adoptada.

Párrafo 104

470. El Vicepresidente trabajador propuso sustituir «actividades de sensibilización» por «capacitación». El Vicepresidente empleador se opuso a la propuesta, ya que la «sensibilización» era importante, y la enmienda no hacía más que reiterar conceptos. El Vicepresidente trabajador propuso utilizar ambos términos: «actividades de sensibilización y capacitación». La propuesta fue adoptada.

471. El Vicepresidente trabajador propuso insertar «y protegerlos» después de «los conductores de vehículos comerciales». La propuesta fue adoptada.

472. El Vicepresidente gubernamental sugirió que el párrafo terminase en «factores ambientales peligrosos» ya que, a su juicio, la lista era innecesaria. El Vicepresidente trabajador consideraba que, aunque no fuese exhaustiva, la lista incluía información de utilidad. La propuesta fue retirada.

473. El Vicepresidente trabajador sugirió añadir «polvos» después de «vapores», y sustituir «y otros desechos peligrosos» por «y de la exposición a otros desechos peligrosos generados por». Las propuestas fueron adoptadas.

474. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 105

475. El Vicepresidente empleador propuso añadir el siguiente texto al final del texto introductorio: «en la medida en que corresponda a sus responsabilidades». El Vicepresidente trabajador se preguntó si la frase era realmente necesaria. La propuesta fue retirada.

476. El Vicepresidente trabajador propuso suprimir «y productos agroalimentarios» en la primera línea. La propuesta fue adoptada.

477. El Vicepresidente trabajador también propuso, a efectos de coherencia, sustituir «capacitación» por «actividades de sensibilización y capacitación» en el apartado *b)*. La propuesta fue adoptada.

478. El Vicepresidente empleador propuso añadir el siguiente texto al final del apartado *a)*: «y las *Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas – Reglamentación Modelo* de las Naciones Unidas». La propuesta recibió el apoyo del Vicepresidente gubernamental. Fue adoptada.

479. El Vicepresidente trabajador propuso, en el apartado *b)*, sustituir «informar» por «proteger». El Vicepresidente empleador propuso que la frase incluyese tanto «proteger» como «informar», y quedase como sigue: «las actividades de sensibilización y capacitación obligatorias para informar a los conductores de vehículos comerciales y protegerlos de...». La propuesta fue adoptada.

480. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir el siguiente texto al final del apartado *b*): «y el uso de EPP». La propuesta fue adoptada.

481. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafos 106 y 107

482. Estos párrafos fueron adoptados en su forma propuesta.

Infecciones de transmisión sexual, VIH y el sida

483. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir un anexo nuevo que reprodujese el anexo J del *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos*. La Secretaria General de la Reunión observó que se incluiría como anexo B.

Párrafos 108 y 109

484. Los párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

D. Seguridad de los vehículos

Párrafo 110

485. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir una oración al final del apartado *d*): «Deberían instalarse equipos de control y de seguridad para los conductores prestando especial atención a la dignidad de los trabajadores». Una experta trabajadora explicó que, a menudo, los equipos de control se utilizaban en las cabinas de los conductores para obtener imágenes de debajo de la falda o del escote de las trabajadoras para acosarlas sexualmente en el lugar de trabajo. El Vicepresidente empleador propuso añadir el siguiente texto al final del apartado: «teniendo en cuenta la dignidad de las mujeres». La portavoz del Grupo de los Trabajadores respondió que la referencia debería ser únicamente a «los trabajadores». Las propuestas fueron adoptadas.

486. El Vicepresidente gubernamental propuso: i) en el apartado *a*) sustituir «aplicar programas para la reparación y el mantenimiento periódicos» por «aplicar los reglamentos y controlar el cumplimiento relacionado con los programas documentados para la reparación y el mantenimiento»; ii) en el apartado *c*) sustituir «reglamentar» por «desalentar», y iii) en el apartado *g*) sustituir «antes de plantearse la promoción de operaciones con» por «para apoyar el funcionamiento seguro de los». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

E. Seguridad de las instalaciones de bienestar

Párrafo 111

487. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso insertar «cuartos de baño, aseos y otras» antes de «instalaciones sanitarias» para incluir la totalidad de las instalaciones. En la última oración, debería insertarse «de bienestar» después de «instalaciones» y «e infraestructuras» entre «sistemas» y «viales». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo nuevo

488. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso que el nuevo párrafo se situase antes del párrafo 112. «La falta de instalaciones de bienestar puede tener consecuencias negativas para todos los trabajadores del transporte, en particular las mujeres, que necesitan poder acceder

con más frecuencia y durante más tiempo que los hombres a estas instalaciones. El pasar por alto las necesidades específicas de las trabajadoras es discriminatorio, priva a las mujeres de una dignidad básica, las estigmatiza y conlleva para ellas un mayor riesgo de violencia y de padecer enfermedades profesionales».

489. El Vicepresidente empleador consideró que, si bien la igualdad era un tema que preocupaba en gran medida a los empleadores, tanto las mujeres como los hombres necesitaban instalaciones, y que no veía la necesidad de tratar de manera distinta a las mujeres, aunque no se opuso a la propuesta.

490. La propuesta fue adoptada. Se añadió el párrafo nuevo.

Párrafo nuevo

491. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir el siguiente párrafo nuevo después del párrafo nuevo anterior: «La puesta a disposición de instalaciones de bienestar adecuadas constituye una medida de control básica para la prevención de las enfermedades profesionales de los trabajadores provocadas por la exposición a sustancias peligrosas y otros elementos contaminantes. Esta disposición es esencial para la salud pública, y para prevenir la propagación de enfermedades y la contaminación cruzada (por ejemplo, en el transporte de materiales peligrosos)». La propuesta fue adoptada. Se añadió el párrafo nuevo.

Párrafo 112

492. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «adoptar medidas para» al final del texto introductorio, después de «deberían».

493. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso situar el siguiente apartado antes del apartado *a)*: «respetar el derecho a servicios de saneamiento adecuados;».

494. Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 113

495. La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso, en el apartado *a)* insertar la frase: «, sin que ello conlleve una pérdida de salario o el riesgo de victimización». La propuesta fue adoptada.

496. El Vicepresidente empleador propuso la modificación del texto introductorio añadiendo, al final, «, en la medida en que corresponda a sus responsabilidades». La portavoz del Grupo de los trabajadores prefería el texto original, pero aceptó la propuesta. La propuesta fue adoptada.

497. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

F. Seguridad de los corredores y de los pasos fronterizos internacionales

Párrafos 114, 115 y 116

498. Estos párrafos fueron adoptados en su forma propuesta.

Párrafo 117

- 499.** El Vicepresidente gubernamental propuso insertar «cooperación y/o de» entre «tripartitos de» y «control y facilitación del cruce de fronteras». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

VIII. Seguridad social y protección en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional

A. Disposiciones sobre seguridad social

Párrafos 118 y 119

- 500.** Estos párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

Párrafo 120

- 501.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir el apartado *d*). La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a esta enmienda, consideraba que más bien era necesario ampliar el concepto con la inserción de «y no asalariados» entre «informales» y «de vehículos comerciales», y la adición, al final del inciso, del siguiente texto: «y el establecimiento de pisos de protección social allí donde no existan».
- 502.** El Vicepresidente empleador se opuso a estas propuestas, y sugirió una solución de compromiso, a saber, conservar sólo la oración «extender la seguridad social a los conductores informales de vehículos comerciales». El Vicepresidente gubernamental apoyó la propuesta.
- 503.** La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 121

- 504.** Si bien la portavoz del Grupo de los Trabajadores y el Vicepresidente gubernamental apoyaban el texto original, el Vicepresidente empleador consideraba que la aplicación de la esencia del párrafo a todos los conductores planteaba problemas.
- 505.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir el término «protagonista» después de «papel». Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

B. Seguridad vial, violencia y papel de las instituciones de seguridad social

Párrafo 122

- 506.** El Vicepresidente empleador propuso sustituir «y» por «, junto a», entre «Los gobiernos» y «los interlocutores sociales».
- 507.** El Vicepresidente gubernamental sugirió insertar «y el acoso» en el apartado *g*) entre «la violencia» y «en el trabajo».
- 508.** Las propuestas fueron adoptadas.

509. El Vicepresidente empleador propuso sustituir, tanto en el título de la sección como en el texto introductorio del párrafo 122 la expresión «instituciones de seguridad social» por «instituciones sociales».

510. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la enmienda, ya que «instituciones de seguridad social» tenía un sentido claro e indiscutible, y pidió que se aclarase la utilización de las «instituciones de seguridad social» en el contexto de prevención de la violencia.

511. La Secretaria Ejecutiva explicó que la Asociación Internacional de la Seguridad Social (AISS), integrada principalmente por administraciones nacionales de seguridad social, contaba con un grupo de trabajo sobre la prevención en el transporte, que en 2015 adoptó la Declaración de Hamburgo sobre violencia, ataques y agresiones en el lugar de trabajo ³, que pone de relieve la esencia de este párrafo.

512. La propuesta fue retirada. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

C. Protección contra los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales

Párrafo 123

513. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 124

514. El Vicepresidente empleador propuso suprimir la primera oración y las palabras «Para ello» de la segunda oración, de modo que el párrafo empezase diciendo «Los gobiernos deberían dar prioridad».

515. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la enmienda, ya que la primera oración contenía un principio básico de los sistemas de compensación y los seguros de salud y accidentes para los trabajadores en distintas jurisdicciones. El Vicepresidente gubernamental también se opuso a la propuesta.

516. Tras la celebración de negociaciones, la propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 125

517. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «, cuando proceda,» al final del texto introductorio, después de «deberían». El Vicepresidente trabajador se opuso a la propuesta: Con «deberían» bastaba, habida cuenta de la explicación proporcionada por la Secretaria General. La propuesta fue retirada.

518. El Vicepresidente empleador propuso insertar «asalariados» entre «vehículos comerciales» y «estén asegurados» en la primera línea del apartado *a*); y suprimir el apartado *b*). Las propuestas fueron adoptadas y el párrafo fue adoptado en su forma enmendada, con el apartado pasando a formar parte del texto introductorio.

Párrafo 126

519. El párrafo fue adoptado sin cambios.

³ [AISS: Declaración de Hamburgo \(disponible sólo en inglés\).](#)

Parte 3. Medios de acción

IX. Diálogo social y tripartismo

Párrafo 127

- 520.** El Vicepresidente empleador propuso sustituir «sus condiciones contractuales o de su situación laboral» por «cuál sea su relación de trabajo». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 128

- 521.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir la siguiente oración al principio del párrafo: «Debería alentarse a todas las partes de la cadena de transporte por carretera a participar en el diálogo social»; por consiguiente, la primera oración original y segunda oración en esta propuesta empezaría: «No obstante, no existe un enfoque universal». También se propuso que las palabras «u otras partes de la cadena de transporte por carretera» se insertasen entre «, siempre que los empleadores» y «no las utilicen» en la última oración. El secretario del Grupo de los Empleadores aceptó la primera propuesta, pero no la segunda.
- 522.** El Vicepresidente trabajador explicó que aceptar la inserción beneficiaba a los empleadores, puesto que cuando había otras partes implicadas, en particular que no fuesen operadores de transporte por carretera, se les debería responsabilizar a ellos y no a los operadores del transporte por carretera. El secretario del Grupo de los Empleadores aceptó la explicación.
- 523.** Las propuestas fueron adoptadas.
- 524.** El Vicepresidente empleador propuso terminar la primera oración inicial después de «sector del transporte por carretera» y unir la segunda mitad de la oración inicial con la primera mitad de la segunda oración inicial. «La presencia de conductores de vehículos comerciales que prestan sus servicios empleados directamente o en virtud de contratos de servicios mercantiles no debería traducirse necesariamente en unas condiciones de trabajo precarias...». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 129

- 525.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso sustituir el párrafo por el texto siguiente: «El diálogo social en todas sus formas contribuye al trabajo decente y a la SST de los conductores de vehículos comerciales. Los procesos de diálogo social tripartito pueden desempeñar un papel fundamental en el desarrollo de los servicios de transporte».
- 526.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso, ya que la enmienda alteraba el sentido del párrafo. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir únicamente la última oración del párrafo original.
- 527.** Tras la celebración de negociaciones, la propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 130

- 528.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir «en particular la negociación colectiva transnacional» y combinar las dos oraciones sustituyendo «Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían promover el diálogo social transfronterizo en consonancia con» por «como se pone de relieve en» para que el párrafo quedase del siguiente tenor: «En un mundo del trabajo que está cada

vez más interconectado, se han multiplicado los espacios de diálogo social transfronterizo, en respuesta al avance de la globalización y la integración regional, como se pone de relieve en las Conclusiones de la Reunión de expertos sobre el diálogo social transfronterizo (2019)».

529. La portavoz del Grupo de los Trabajadores y el Vicepresidente gubernamental se opusieron a la enmienda.

530. Tras la celebración de negociaciones, la propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 131

531. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso: i) suprimir la primera oración del texto introductorio por ser repetitiva; ii) suprimir «cuando el sector sea débil, esté desestructurado y atomizado,» al principio del apartado *b*); iii) insertar «y representativas» entre «sólidas» y «de empleadores», y iv) sustituir «representen» por «den voz» antes de «a los interlocutores sociales» en el apartado *b*) para ampliar el alcance del desarrollo de la capacidad.

532. El Vicepresidente gubernamental aceptó las enmiendas propuestas. La portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo con las propuestas para el apartado *b*), pero no con la supresión de la segunda oración del texto introductorio. El secretario del Grupo de los Empleadores retiró la enmienda. Las otras propuestas fueron adoptadas.

533. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafos 132 y 133

534. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir ambos párrafos. La portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo en aceptar la supresión a condición de que se adoptase texto nuevo para sustituir el párrafo 133, del siguiente tenor:

Los gobiernos deberían desarrollar enfoques innovadores, incluidas iniciativas para asegurar que el ejercicio de la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva se respeten y se extiendan a las relaciones de trabajo en las que tradicionalmente no estaban presentes, así como a las formas de empleo nuevas y emergentes, y que esos trabajadores puedan disfrutar de la protección que se les brinda en virtud de los convenios colectivos aplicables, de conformidad con las leyes aplicables y las circunstancias nacionales.

535. El texto nuevo llevaba adjunta una nota al pie sobre la Recomendación núm. 91.

536. El secretario del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo con el nuevo texto a condición de que suprimiese la nota al pie. Así quedó acordado.

537. La propuesta fue adoptada. El párrafo 132 fue suprimido y el nuevo texto del párrafo 133 fue adoptado.

X. Contratación equitativa y prácticas de contratación y adquisición sostenibles

Párrafo 134

538. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafos 135 y 136

539. El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir ambos párrafos. La propuesta fue adoptada y los párrafos fueron suprimidos.

Párrafo 137

540. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

Párrafo 138

541. El Vicepresidente empleador pidió que se aclarasen las implicaciones del apartado *b)*, i).
542. La Secretaria Ejecutiva explicó que se trataba de una disposición que recomendaba que los servicios públicos de empleo que participaban en la contratación — poniendo en relación la oferta y la demanda — aplicasen los principios del Convenio sobre el servicio del empleo, 1948 (núm. 88).
543. El Vicepresidente empleador propuso suprimir la segunda oración del apartado *c)*, i). La propuesta fue adoptada.
544. El Vicepresidente empleador sugirió suprimir el apartado *c)*, ii), ya que los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas no se referían a la contratación. La portavoz del Grupo de los Trabajadores prefería conservar la referencia, mientras que el Vicepresidente gubernamental aceptó la supresión propuesta. La propuesta fue adoptada.
545. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 139

546. El Vicepresidente empleador propuso sustituir, al principio de la oración, «Los conductores de vehículos comerciales deberían estar protegidos» por «Los gobiernos deberían proteger a los conductores de vehículos comerciales»; suprimir «y la desinformación» después de «la publicidad», y sustituir la coma después de «los salarios» por una «o». El Vicepresidente trabajador apoyó las propuestas. El Vicepresidente gubernamental se opuso a la primera propuesta.
547. Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 140

548. El párrafo fue adoptado sin cambios.

XI. Capacitación y profesionalización del sector

A. Disposiciones generales y su importancia

Párrafo 141

549. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir «en largas distancias» después de «vehículos comerciales» por razones de coherencia. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 142

- 550.** El Vicepresidente gubernamental sugirió añadir «en algunos países» después de «El déficit de capacitación», al principio del párrafo. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos 143 y 144

- 551.** Ambos párrafos fueron adoptados sin cambios.

B. Expedición de permisos de conducción

Párrafo 145

- 552.** El Vicepresidente empleador propuso añadir «o a aquellos otros que no hayan alcanzado la edad mínima establecida en los reglamentos nacionales» después de «determinadas edades mínimas», dado que la expedición de permisos de conducción variaba de un país a otro según la edad mínima establecida para los distintos tamaños de vehículo. Además, el sector registraba escasez de conductores cualificados.
- 553.** El Vicepresidente gubernamental propuso una enmienda similar, añadiendo, al final del párrafo «, establecidos en las leyes y reglamentos nacionales». Tras la oposición del Vicepresidente empleador y de la portavoz del Grupo de los Trabajadores, se retiró la propuesta.
- 554.** La propuesta del Vicepresidente empleador fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos 146 y 147

- 555.** Ambos párrafos fueron adoptados sin cambios.

C. Elevar el nivel de cualificación profesional

Párrafo 148

- 556.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso sustituir «exámenes médicos iniciales y periódicos» en el apartado *b)* por «pruebas previas a la contratación y periódicas para detectar cualquier posible abuso de sustancias. Estas pruebas deberían llevarse a cabo de manera confidencial y con discreción».
- 557.** El Vicepresidente empleador estaba de acuerdo con el Grupo de los Trabajadores de proteger la privacidad, pero le preocupaba que si un trabajador daba positivo en drogas y no se podía informar a su empleador al respecto, ello planteaba un riesgo. Aceptó la propuesta.
- 558.** El experto del Gobierno del Brasil se mostró de acuerdo en términos generales, pero pidió que se le aclarase qué preocupaba al Grupo de los Trabajadores. Los exámenes médicos eran obligatorios para todos los trabajadores del sector del transporte, no sólo para los conductores.
- 559.** Un experto trabajador explicó que, en muchos países, los exámenes médicos podían utilizarse para explotar a mujeres conductoras y para excluir a algunas personas del empleo.
- 560.** El experto del Gobierno del Brasil coincidía con esta inquietud, pero le parecía que «pruebas» era un término demasiado vago. Era necesario incluir una referencia específica a las pruebas relacionadas con la salud.

561. El Vicepresidente empleador propuso sustituir «pruebas» por «evaluación».

562. La portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que su aceptación del párrafo dependía de los debates que estaban celebrándose sobre el tema de la remuneración y los salarios.

563. Tras los debates en cuestión, la formulación «pruebas previas a la contratación y periódicas» fue adoptada. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 149

564. El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 150

565. El Vicepresidente gubernamental consideraba que los gobiernos no sólo deberían alentar la participación, sino que también deberían aprobar leyes sobre capacitación sistemática y reconocida. Se acordó añadir «y aprobar leyes a este respecto» después de «vehículos comerciales». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 151

566. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «, cuando proceda,» después de «Para ello». El Vicepresidente trabajador lo consideraba innecesario.

567. El experto del Gobierno del Brasil consideraba que era útil, ya que la creación de infraestructuras no era obligatoria y a menudo se dejaba en manos de iniciativas privadas.

568. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos 152, 153 y 154

569. Los párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

XII. Vigilancia y evaluación

Párrafo 155

570. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

A. Inspecciones y medidas para hacer cumplir la ley

Disposiciones generales

Párrafos 156 y 157

571. Los párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

Organización administrativa de la inspección del trabajo en el sector del transporte por carretera

Párrafo 158

572. El párrafo fue adoptado en su forma propuesta.

- 573.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir «y los interlocutores sociales, cuando proceda» después de «los servicios de inspección técnica del transporte» en la segunda oración. El experto trabajador de los Países Bajos ya había demostrado en qué medida podía ser útil el intercambio de información entre los interlocutores sociales y los gobiernos.
- 574.** El Vicepresidente empleador y el Vicepresidente gubernamental se opusieron a la enmienda, ya que los servicios de inspección del trabajo eran prerrogativa de los gobiernos. El experto del Gobierno del Brasil estuvo de acuerdo en que la colaboración con los interlocutores sociales era importante y conveniente para los servicios de inspección, y le parecía bien incluir a los interlocutores sociales en el párrafo sobre las autoridades a cargo de la inspección del trabajo.
- 575.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso enmendar la segunda oración del siguiente modo: «Ello debería redundar en la promoción de la colaboración y el intercambio de información entre los servicios de inspección del trabajo, los servicios de inspección técnica del transporte, las direcciones de los servicios de control del tráfico y los interlocutores sociales, como elemento esencial de las medidas de prevención relacionadas con el lugar de trabajo, cuando proceda».
- 576.** El Vicepresidente gubernamental propuso reformular su propuesta del siguiente modo: «Ello debería redundar en la promoción de la colaboración y el intercambio de información, respetando la privacidad y la confidencialidad de los datos, entre los administradores y los interlocutores sociales, como elemento esencial de las medidas de prevención relacionadas con el lugar de trabajo, cuando proceda. Las obligaciones y responsabilidades propias de cada una de estas autoridades deberían estar claramente definidas y deslindadas, y ser de conocimiento público».
- 577.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo con la propuesta del Grupo Gubernamental.
- 578.** El Vicepresidente empleador dudaba acerca de incluir «interlocutores sociales» al final de la segunda oración y la referencia a las tareas y las responsabilidades en la tercera oración. Los interlocutores sociales no debían confundirse con entidades que tuviesen deberes y responsabilidades legales. Propuso trasladar la oración al final del párrafo: «Los interlocutores sociales constituyen un elemento esencial de las medidas de prevención relacionadas con el lugar de trabajo, según proceda».
- 579.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores valoraba positivamente el planteamiento del Grupo de los Empleadores, pero no estaba de acuerdo en trasladar la oración al final del párrafo, ya que podía resultar poco clara.
- 580.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso dejar la oración al final del párrafo y editarla del siguiente modo: «La colaboración y los intercambios con los interlocutores sociales son elementos fundamentales de las medidas de prevención relacionadas con el lugar de trabajo, según proceda».
- 581.** El Vicepresidente gubernamental señaló que, en términos generales, los expertos gubernamentales estaban de acuerdo con la propuesta, siempre y cuando quedase claro que la colaboración y los intercambios eran una medida de prevención.
- 582.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso cambiar «la colaboración» por «su colaboración». El experto del Gobierno del Brasil propuso lo siguiente: «Las obligaciones y

responsabilidades propias de cada una de estas autoridades deberían estar claramente definidas y deslindadas, y ser de conocimiento público». La propuesta fue adoptada.

- 583.** Tras debates posteriores, se acordó insertar «y los interlocutores sociales, cuando proceda,» al final de la segunda oración. La propuesta fue adoptada. Por consiguiente, el párrafo fue adoptado como sigue:

Los gobiernos deberían tomar en consideración las particularidades de la inspección del trabajo en el transporte por carretera y tener presente la necesidad de no tratar por separado las condiciones de empleo y las condiciones técnicas y de seguridad. Ello debería redundar en la promoción de la colaboración y el intercambio de información, respetando la privacidad y la confidencialidad de los datos, entre los servicios de inspección del trabajo, los servicios de inspección técnica del transporte, las direcciones de los servicios de control del tráfico y los interlocutores sociales, cuando proceda. Las obligaciones y responsabilidades propias de cada una de estas autoridades deberían estar claramente definidas y deslindadas, y ser de conocimiento público.

Párrafos 160 y 161

- 584.** Los párrafos se adoptaron en su forma propuesta.

B. Métodos de inspección

Disposiciones generales

Párrafo 162

- 585.** El Vicepresidente empleador propuso insertar «sin que resulten innecesariamente excesivas» después de «eficaz» en la primera oración. La portavoz del Grupo de los Trabajadores consideró la propuesta innecesaria habida cuenta de que la misma oración incluía el texto «con la frecuencia necesaria para que resulte eficaz». La enmienda fue retirada.
- 586.** El Vicepresidente gubernamental propuso sustituir «con la frecuencia necesaria para que resulte eficaz» por «sistemáticamente»; sustituir «con especial hincapié» por «haciendo hincapié», y añadir «y en la detección del trabajo informal» después de «perspectiva de género», ya que los gobiernos tenían la obligación de abordar el problema del trabajo informal.
- 587.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la adición de «y en la detección del trabajo informal». Podía dar a entender que a los inspectores del trabajo se les pedía que detectasen a los trabajadores informales, lo que podía dar lugar a que se les utilizase para controlar la condición migratoria de los trabajadores. Aceptó los demás cambios.
- 588.** El experto del Gobierno del Brasil no acababa de entender por qué la cuestión preocupaba al Grupo de los Trabajadores, no había razón por la cual los inspectores del trabajo no tuviesen que implicarse en la detección del trabajo informal.
- 589.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso modificar la enmienda del Grupo Gubernamental del siguiente modo: «y en la detección de los déficits de trabajo decente de los trabajadores informales». La propuesta fue adoptada.
- 590.** El Vicepresidente gubernamental dudaba acerca de que el cambio fuese de utilidad: en muchos países, la inspección del transporte por carretera se llevaba a cabo de manera independiente de la inspección del trabajo, y los inspectores del transporte por carretera tenían autoridad para actuar contra cualquier violación que observasen. No obstante, aceptaron el texto modificado.

591. Las propuestas fueron adoptadas, y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 163

592. El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 164

593. El Vicepresidente empleador propuso insertar «requeridos por la ley» después de «documentos». La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 165

594. El párrafo fue adoptado sin cambios.

Cartillas y dispositivos de control

Párrafo 166

595. El Vicepresidente empleador propuso suprimir las referencias a los convenios por las razones antes expuestas. La portavoz del Grupo de los Trabajadores reiteró que aceptaba el punto de vista de que los convenios objeto de revisión por el mecanismo de examen de las normas seguían en vigor y debían incluirse.

596. La Secretaria General Adjunta de la Reunión recordó que un instrumento que estuviese siendo revisado no se consideraba obsoleto y seguía abierto a la ratificación. Muchos instrumentos estaban siendo objeto de revisión debido a sus bajos niveles de ratificación con miras a suprimir elementos que la obstaculizaban. Dado que el proceso de revisión podía llevar muchos años, era preferible mantener la referencia al Convenio en el texto.

597. La propuesta fue retirada.

598. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «, en particular, de tipo electrónico» al final del apartado *a)*: La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 167

599. El Vicepresidente empleador propuso suprimir las referencias a los convenios por los motivos antes expuestos. La portavoz del Grupo de los Trabajadores se opuso a la propuesta. La propuesta fue retirada.

600. El Vicepresidente trabajador propuso añadir «junto con las medidas técnicas para asegurar registros a prueba de manipulación» al final del apartado *a)*. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 168

601. El Vicepresidente gubernamental propuso añadir la oración «Deben preverse reglamentos que establezcan el formato generado por esos sistemas, garantizando que los servicios de inspección puedan acceder a ellos.» al final del párrafo. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 169

602. El Vicepresidente empleador propuso suprimir la primera oración y «, además,» en la segunda oración. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafos 170 y 171

- 603.** El Vicepresidente empleador propuso sustituir el título de la subsección «Planes de conducción segura» por «Planificación segura del transporte» a fin de abarcar un enfoque más amplio de la SST en el transporte.
- 604.** El Vicepresidente trabajador se opuso a la propuesta, los planes de conducción segura eran fundamentales para los conductores. El Vicepresidente gubernamental observó que el concepto de planificación segura del transporte era mucho más amplio y se opuso a la propuesta. La propuesta fue retirada.
- 605.** El Vicepresidente trabajador señaló que, como resultado de negociaciones informales, se habían puesto de acuerdo en un único párrafo para sustituir los párrafos 170 y 171 que diría lo siguiente: «Con objeto de promover un comportamiento seguro en las tareas de conducción, se deberían proporcionar a los conductores de vehículos comerciales, cuando proceda, un plan de conducción segura o instrucciones análogas. Véase un ejemplo de práctica óptima de un plan de conducción segura en el anexo D». En relación con el anexo D, se propuso que el título fuese «Ejemplos de prácticas óptimas de planes de conducción segura» y que, en el texto introductorio del párrafo 1, se sustituyese «El» por «Un».
- 606.** El Vicepresidente gubernamental, si bien apoyaba las enmiendas propuestas, pidió que se conservasen las disposiciones y los conceptos generales en el párrafo 170.
- 607.** El Vicepresidente empleador pidió que se suprimiese «práctica óptima de» de la oración propuesta y del título del anexo D. También sugirió que se eliminaran los términos «y los resultados de sus exámenes médicos» en el inciso *d)* y «y organice los descansos para ir al aseo,» del inciso *g)* del Anexo D. Las propuestas fueron adoptadas.
- 608.** El experto del Gobierno del Brasil, a fin de asegurar que el principio se reflejaba en las directrices, propuso conservar la primera oración del párrafo 170 como un párrafo independiente. La propuesta fue adoptada.
- 609.** El párrafo de sustitución fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 172

- 610.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir el párrafo, ya que el texto original recurría en exceso a ejemplos de determinadas legislaciones nacionales en relación con los planes de conducción.
- 611.** El Vicepresidente trabajador y el Vicepresidente gubernamental se opusieron a la propuesta. El Vicepresidente trabajador añadió que a menudo, las normas internacionales estaban inspiradas en las prácticas de distintos países. En esta situación, se había recurrido al ejemplo de Australia, que había demostrado ser práctico y viable. El Vicepresidente gubernamental propuso que el contenido del párrafo se incluyese en el anexo D.
- 612.** La Secretaria Ejecutiva explicó que, si bien el contenido propuesto para los planes de conducción segura procedía de un sólo país, el modelo representaba la norma internacional en aviación civil, que era el modo de transporte más seguro.
- 613.** Tras la celebración de discusiones informales, la propuesta fue aceptada.

Párrafo 173

- 614.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 174

- 615.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir las siguientes palabras al final del párrafo: «junto con medidas técnicas para asegurar registros a prueba de manipulación». El Vicepresidente empleador consideraba que esa cuestión ya se había abordado con la enmienda al párrafo 167. La Secretaria Ejecutiva explicó que las dos disposiciones abordaban distintos tipos de información. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

C. Responsabilidades, sanciones y mecanismos de reparación

Párrafo 175

- 616.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir «social» después de «legislación» en la última línea, a fin de ampliar el enfoque al respecto. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 176

- 617.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir «que permitan la ejecución de las disposiciones sociales» al final del párrafo. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 177

- 618.** El Vicepresidente empleador propuso los siguientes cambios: i) en la segunda oración, suprimir «A fin de establecer condiciones equitativas, las autoridades deberían reforzar» por «Puede ser necesario que las autoridades fortalezcan»; ii) en el apartado *a)* suprimir «y la exigencia de los documentos en formato escrito o electrónico», y iii) en el apartado *b)* sustituir «de la siguiente manera» por «cuando sea razonable y factible» y suprimir los incisos i) y ii).
- 619.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores aceptó las enmiendas al texto introductorio y al apartado *a)*, y propuso añadir «que incluyan disposiciones para hacer un seguimiento del trabajo», al final del apartado *a)*. No obstante, se opuso a la enmienda al apartado *b)*, ya que el término «deberían» no precisaba de ningún calificativo, y se opuso a la supresión de los incisos i) y ii).
- 620.** El Vicepresidente gubernamental propuso la siguiente formulación: i) en el texto introductorio, empezar la segunda oración enmendada con «Puede ser necesario que las autoridades fortalezcan los requisitos de debida diligencia, de responsabilidad y de los mecanismos de reparación»; ii) trasladar «en largas distancias» para que sólo calificase al transporte de pasajeros por carretera, y iii) añadir, en el apartado *b)*, i), «y los requisitos extraordinarios de debida diligencia» después de «cumplir los principios».
- 621.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso mantener la primera oración y enmendar la segunda oración del texto introductorio para que dijese lo siguiente: «Una serie de iniciativas y principios para regular las operaciones de transporte de mercancías o de pasajeros por carretera en largas distancias, podrían incluir:».

-
- 622.** Por razones gramaticales, la Secretaria General de la Reunión sugirió sustituir «Una serie de iniciativas y principios para» por «Las iniciativas y los principios para». La propuesta fue adoptada.
- 623.** El Vicepresidente trabajador estuvo de acuerdo con la supresión propuesta por el Grupo de los Empleadores en el apartado *a)*, que fue adoptado.
- 624.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores, haciendo alusión a discusiones anteriores, pidió que se retirase la propuesta de incluir «, cuando sea razonable y factible» en el apartado *b)*. El Vicepresidente empleador estuvo de acuerdo con la petición siempre y cuando también se retirase «y los planes de conducción segura» en el apartado *b)*, *i)*, y «y los requisitos extraordinarios de debida diligencia» en el apartado *b)*, *ii)*. La propuesta fue adoptada.
- 625.** El Vicepresidente gubernamental propuso añadir «y los conductores de vehículos comerciales» entre «las partes de la cadena de transporte» y «, en caso de accidentes o daños causados por estos últimos:» en el texto introductorio del apartado *b)*. La propuesta fue adoptada.
- 626.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.

Párrafo 178

- 627.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir «en consulta con las organizaciones de trabajadores» de la primera oración y la última oración del párrafo. La portavoz del Grupo de los Trabajadores y el Vicepresidente gubernamental se opusieron a la enmienda.
- 628.** Tras la celebración de negociaciones, la propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Principios relativos a la cadena de responsabilidades

Párrafo 179

- 629.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo 180

- 630.** El Vicepresidente gubernamental propuso suprimir «En lo que respeta a las operaciones de transporte por carretera en largas distancias» al principio del párrafo. La propuesta fue adoptada.
- 631.** El orador propuso insertar al principio del apartado *b)* «la formalización de los conductores de vehículos comerciales y los». El Vicepresidente empleador propuso en su lugar una formulación del siguiente tenor: «las prácticas, las políticas y los procedimientos contractuales que disuaden las prácticas de conducción arriesgadas...».
- 632.** La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 181

- 633.** El párrafo fue adoptado sin cambios.

Párrafo nuevo

- 634.** La portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir un párrafo nuevo después del párrafo 181. «Todas las partes de la cadena de transporte tienen el deber de proceder con debida diligencia en materia de derechos humanos a fin de asegurar que sus prácticas no inhiben la capacidad de otras partes de la cadena de transporte por carretera o de los conductores de vehículos comerciales para actuar de conformidad con la legislación nacional ni los presionan incitándolos a adoptar comportamientos inseguros». La propuesta no fue adoptada.

D. Conducta empresarial responsable

Párrafo 182

- 635.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso sustituir el término «road map» por «guidance» que no afectaba al texto en español. La propuesta fue adoptada y el párrafo se adoptó en su forma enmendada.

Párrafo 183

- 636.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso suprimir el párrafo. Si bien preferían el texto original, la portavoz del Grupo de los Trabajadores y el Vicepresidente gubernamental aceptaron la propuesta. El párrafo fue suprimido.

Párrafo 184

- 637.** El Vicepresidente empleador propuso suprimir las siguientes palabras del texto introductorio: «los criterios de referencia e indicadores básicos de desempeño que pueden contribuir a promover el trabajo decente» y suprimir la «a» antes de «normalizar». La propuesta fue adoptada.
- 638.** El Vicepresidente empleador propuso asimismo suprimir el apartado *f)* y la última oración del párrafo «Los criterios de referencia e indicadores básicos de desempeño pueden resultar aún más sólidos si se establecen dialogando con los representantes nacionales e internacionales de los trabajadores».
- 639.** El Vicepresidente trabajador aceptó la supresión del apartado *f)*, pero prefería conservar la última oración del párrafo sustituyendo «Los criterios de referencia e indicadores básicos de desempeño pueden resultar aún más sólidos» por «Estas prácticas pueden resultar aún más sólidas».
- 640.** El Vicepresidente gubernamental señaló que tal vez los empleadores estuviesen interesados en contactar a sus respectivos gobiernos para mejorar las interrelaciones y la cooperación. Estuvo de acuerdo en suprimir la última oración.
- 641.** El Vicepresidente trabajador puso en duda la razón de suprimir la última oración. El objetivo era que las aspiraciones articuladas al principio de la oración se habían liberado y seguían liberándose a través del diálogo con representantes de los trabajadores, lo que era importante. Querían participar en un diálogo práctico y pidió al Grupo de los Empleadores que aceptase la formulación propuesta.
- 642.** El Vicepresidente empleador explicó que a su Grupo le preocupaba la cuestión de los actores que se suponía debían seguir la recomendación, por lo que mantuvo su propuesta de suprimir la oración.
- 643.** El Vicepresidente trabajador aceptó la supresión.

644. El Vicepresidente gubernamental había propuesto conservar la última oración y reformularla para incluir una referencia a la cooperación de los gobiernos con los representantes internacionales y nacionales de los trabajadores, pero aceptó la supresión.

645. El párrafo fue adoptado en su forma enmendada por el Vicepresidente empleador.

Párrafo 185

646. El párrafo fue adoptado sin cambios.

Sección adicional

647. La sección XIII que figura a continuación se presentó a la Reunión en su última sesión como resultado de negociaciones informales.

XIII. Otras políticas orientadas a la adopción de medidas

A. Aumento de la demanda

648. El nuevo texto propuesto se adoptó del siguiente modo:

Los gobiernos y los interlocutores sociales deberían tomar en consideración las posibles alteraciones de la demanda a la hora de elaborar las políticas y formular la legislación relativas al trabajo decente, la planificación y la formación de la fuerza de trabajo en el sector.

B. Nuevas tecnologías

649. El siguiente texto se propuso para el primer párrafo (antes párrafo 28):

Según la Declaración del Centenario de la OIT para el Futuro del Trabajo, 2019, los gobiernos y los interlocutores sociales deberían desarrollar aún más su enfoque centrado en las personas, con miras a impulsar las nuevas tecnologías. Por ejemplo, la utilización de sistemas de gestión eficaz de almacenes, bolsas de carga, la planificación de los recursos electrónicos, la tecnología a bordo, las carreteras inteligentes, los sistemas de información globales y los sistemas de posicionamiento global (GPS) pueden propiciar la eficacia de la planificación, el control y la aplicación efectiva de la ley en las actividades de transporte de mercancías por carretera. Se debe proteger los datos de los conductores de vehículos comerciales.

650. El Vicepresidente trabajador propuso que la última oración dijese: «Se debe proteger los datos de los vehículos comerciales».

651. El Vicepresidente empleador propuso en su lugar una formulación del siguiente tenor: «Se debería proteger los datos de los conductores» para mantener la coherencia con el resto de las directrices.

652. El Vicepresidente trabajador señaló que la privacidad era una cuestión muy seria. Debían protegerse, no existía otra opción posible.

653. La Secretaria General de la Reunión señaló que el requisito ya era una obligación reconocida, y la utilización de «se debería proteger» en lugar de «se debe proteger» podría considerarse como una reducción del nivel de exigencia. Propuso calificar «debería» con «de manera efectiva».

654. El Vicepresidente empleador sugirió sustituir el texto por «debería protegerse de manera confidencial a menos que se requiera legalmente de otro modo».

-
- 655.** El Vicepresidente trabajador prefería la formulación propuesta por la Oficina.
- 656.** El Vicepresidente gubernamental observó que la cuestión se refería a los derechos humanos y los derechos de propiedad intelectual, pero que los datos de los conductores de los vehículos comerciales debían protegerse. Era una obligación proteger todos los datos personales, incluidos los de los conductores. Se preguntaba por la necesidad de proporcionar ejemplos.
- 657.** El Vicepresidente empleador prefería conservar los ejemplos, que eran de utilidad. Su Grupo mantenía que las directrices sólo podían recomendar, no estipular. Por consiguiente, la oración podría decir: «Se debería proteger los datos de los conductores de vehículos comerciales de manera efectiva». El Vicepresidente trabajador prefería «debe», pero aceptó la propuesta, que fue adoptada.
- 658.** El párrafo fue adoptado en su forma enmendada.
- 659.** Los siguientes dos párrafos se adoptaron en la forma en que se presentaron:

Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían tener presente que la automatización no representa la única solución para mejorar la seguridad vial y paliar los problemas de escasez de conductores en el sector.

Los gobiernos deberían promover un diálogo social efectivo y actualizar las competencias y las políticas de formación profesional para gestionar eficazmente la transición y preparar a la fuerza de trabajo del sector del transporte por carretera para la transferencia de competencias.

C. Medio ambiente y cambio climático

- 660.** El párrafo fue adoptado en la forma en que se presentó:

Los gobiernos, los interlocutores sociales y las partes de la cadena de transporte por carretera deberían intentar ecologizar el sector del transporte por carretera de conformidad con los principios contenidos en las *Directrices de política para una transición justa hacia economías y sociedades ambientalmente sostenibles para todos* (2015).

Sesión final

- 661.** En la sesión final, los expertos tuvieron ante sí un texto revisado de las directrices que incorporaba los cambios acordados y subrayaba las partes que era necesario seguir debatiendo, así como el nuevo texto propuesto. Las discusiones celebradas y las decisiones adoptadas en relación con cada párrafo están incluidas en el cuerpo del presente informe.

Título

- 662.** El Vicepresidente gubernamental propuso que el título del documento se cambiase para reflejar mejor su contenido: «Directrices sobre la promoción del trabajo decente para los conductores de vehículos comerciales».
- 663.** El Vicepresidente trabajador apoyó firmemente conservar el título actual. La mayor parte del documento estaba dedicada a la seguridad en el sector del transporte por carretera. El título actual era apropiado, ya que las directrices eran importantes para el sector del transporte en su totalidad. El experto empleador de Australia, hablando en nombre de los expertos empleadores, apoyó esta declaración. El Vicepresidente gubernamental retiró su propuesta.

Anexos

664. El texto de los anexos A, B, C y D se adoptó en su forma propuesta.

Adopción de las directrices

665. La Secretaria General preguntó a la Reunión si la Oficina podía incluir una página dedicada a la Sra. Esther Busser en el documento final. La Sra. Busser, de la Confederación Sindical Internacional, había participado como secretaria del Grupo de los Trabajadores en numerosas reuniones, y había trabajado muy estrechamente con la OIT, en particular con el Departamento de Políticas Sectoriales. Esta Reunión era la primera reunión sectorial desde su fallecimiento el 1.º de julio de 2019. La Reunión estuvo de acuerdo en dedicar las directrices a la Sra. Esther Busser.
666. Las directrices fueron adoptadas en su conjunto.

Discursos de clausura

667. La Secretaria General felicitó a los expertos por haber concluido la adopción de lo que, inesperadamente, se había revelado como un texto difícil de consensuar. El resultado era un conjunto de directrices muy valiosas que promoverían la seguridad vial de los conductores de vehículos comerciales y del transporte por carretera en general. El camino hacia la adopción no había sido fácil, pero gracias a la pericia combinada de los participantes, había llegado a buen puerto. Agradeció al Presidente su dirección capaz de las sesiones, que habían sido complicadas y largas.
668. El experto empleador de Australia, hablando en nombre de los expertos empleadores, señaló que había sido su primera experiencia en la OIT y que había resultado muy instructiva. La seguridad vial era una cuestión de alcance mundial y las Directrices salvarían vidas; si contribuían a salvar, aunque fuese una sola vida, ya compensarían los enormes esfuerzos desplegados por la Reunión y el personal de la OIT. Agradeció a la Secretaria General sus sabios consejos, y dio las gracias a los expertos trabajadores y empleadores cuya pericia conjunta era inestimable.
669. El Vicepresidente trabajador elogió los grandes esfuerzos de la Secretaria General y su equipo para asegurar el éxito de la Reunión, un valiente tributo a la OIT en el año de su centenario. Los accidentes de carretera destruían vidas, no sólo las de las víctimas inmediatas, sino también las de sus familias y seres queridos. Agradeció al Presidente su dirección impecable y hábil de lo que había sido una reunión difícil. Alentó a todos los Estados a prestar especial atención a las Directrices, en particular a su especial pertinencia para los vehículos de dos y de tres ruedas. Por último, confiaba en que la OIT destinase recursos adecuados a la promoción de las Directrices.
670. El Vicepresidente gubernamental dio las gracias a la Secretaria General y a su personal por su preparación minuciosa y apoyo a la Reunión, en particular a la Secretaria Ejecutiva por su dominio concienzudo y constante del texto. Todos los expertos gubernamentales habían contribuido a la Reunión, incluidos los que habían asistido como observadores, y agradeció a todos sus aportaciones. Había sido su primera experiencia en la OIT, y había supuesto todo un desafío, pero había extraído importantes enseñanzas de su filosofía tripartita. El alcance de las cuestiones tratadas era enorme, y todas las partes interesadas debían reflexionar sobre aquello que era necesario para dar efecto a las Directrices. Celebró la eficacia del Vicepresidente empleador y del Vicepresidente trabajador, su experiencia y habilidad, y agradeció al Presidente su dirección, paciente, competente y sabia de las sesiones.

671. El Presidente saludó la labor de los expertos, y su ultimación con éxito de un proceso largo y arduo. El resultado era de inestimable valor. La Reunión se había caracterizado por una fuerte dinámica de grupo, un caluroso entusiasmo y un elevado nivel de pericia y compromiso. El sector del transporte por carretera era el hilo conductor de todos los sectores y era clave para las economías modernas. La mejora de la seguridad vial se traduciría pues en una contribución al crecimiento económico: los gobiernos tenían que aplicar las Directrices con eficacia para reducir los accidentes y las muertes y lesiones innecesarias en las carreteras de todo el mundo. Agradeció a los vicepresidentes los grandes esfuerzos desplegados y su buen hacer. Los grupos habían hecho gala de un valioso trabajo en equipo, y la adopción de las Directrices era un reflejo de lo mucho que podía conseguirse con un diálogo social sólido. Agradeció a todos los expertos su contribución a un texto nuevo y muy valioso y deseó a todos los asistentes un buen viaje de regreso a casa.

Ginebra, 27 de septiembre de 2019.